



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 149]
No. 149]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 23, 2007/श्रावण 1, 1929
NEW DELHI, MONDAY, JULY 23, 2007/SRAVANA 1, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 जुलाई, 2007

सं. टीएमपी/33/2006-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, आईसीडी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि में कमी करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/33/2006-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

.....आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला आईसीडी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि में कमी करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 मौजूदा दरों के मान में निर्धारित के अनुसार पत्तन टर्मिनल में प्रहस्तन किए जाने वाले कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों हेतु निशुल्क अवधि निम्नलिखित है :-

विवरण	कंटेनर की उतराई से निशुल्क अवधि (दिनों में)
गैर-आईसीडी आयात एवं निर्यात वाले भरे हुए एवं खाली कंटेनर (सड़क मार्ग द्वारा)	03
सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात एवं निर्यात वाले भरे हुए कंटेनर	07
सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात एवं निर्यात वाले खाली कंटेनर	03
रेल द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात एवं निर्यात वाले भरे हुए या खाली कंटेनर	15

2.2 जेएनपीटी ने सूचित किया है कि पत्तन टर्मिनल में गाड़ियों के आवागमन समय में कमी, कंटेनर गाड़ियों की संख्या में वृद्धि होने और पत्तन टर्मिनलों, कॉनकोर और रेलवे के बीच उचित समन्वय होने से पत्तन टर्मिनलों में रैकों के प्रहस्तन में समग्र सुधार हुआ है। इसके परिणामस्वरूप रुकने का समय कम होकर न्यूनतम रह गया है।

2.3 जनवरी, 2005 से फरवरी, 2006 की अवधि हेतु सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनरों, रेल द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनरों, स्थानीय कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) तक ढोए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के लिए रुकने के समय के एक अध्ययन के आधार पर जेएनपीटी ने उक्त कंटेनरों के लिए रुकने का औसत समय प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत स्थिति का सारांश नीचे दिया गया है :-

(1) आईसीडी कंटेनर

(क) सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनर

- (i) सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनरों के रुकने के समय के एक अध्ययन से पता चलता है कि रुकने का औसत समय 7 दिन की निशुल्क अवधि की तुलना में 7.42 है।
- (ii) चूंकि, सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले आईसीडी आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 7 दिन की है, नौवहन लाइनें अपने अवतरण स्थल से एक दिन (फरवरी, 2006 के महीने के दौरान 0.49 दिन) में खाली किए जाने वाले सामान्य आयात कंटेनरों की तुलना में अपेक्षाकृत धीमी गति पर अपने कंटेनर खाली कर रही हैं।
- (iii) आईसीडी मिश्र कंटेनरों के मामले में भी, जहाँ परिवहन की विधि को सड़क से रेल द्वारा आईसीडी में बदल दिया गया है, टीएमपी अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार निःशुल्क अवधि केवल 3 दिन है (रेल कंटेनरों द्वारा आईसीडी आयात के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तथा सड़क द्वारा आईसीडी आयात कंटेनरों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि की तुलना में)। इन परिस्थितियों के अन्तर्गत, सड़क द्वारा आईसीडी को वर्तमान में प्रदान की जा रही 7 दिन की निःशुल्क अवधि की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। यदि निःशुल्क अवधि को 7 दिन की तुलना में घटाकर 3 दिन कर दिया जाता है, तो इसमें पत्तन टर्मिनल को अपने कंटेनर यार्ड को और असंकुलित करने में सहायता मिलेगी, क्योंकि नौवहन लाइनों पर बिलम्बशुल्क से बचने के लिए कार्गो को निकालने का (खाली करने का) दबाव होगा।

(ख) रेल द्वारा ले जाए गए आईसीडी कंटेनर

- (i) रेल द्वारा ले जाए गए आईसीडी आयात कंटेनरों के रुकने के समय का अध्ययन दर्शाता है कि आईसीडी कंटेनर के रुकने का औसत समय 15 दिन की विद्यमान निःशुल्क अवधि की तुलना में 4.77 दिन है। अनन्य रूप से पोतांतरण परमिट के लिए प्रतिकारत आईसीडी आयात कंटेनरों की औसत रुकने की अवधि 2.21 दिन है। आगमन से प्रस्थान तक आईसीडी कंटेनरों के रुकने के समय में और कमी आने की आशा है, जब सीमाशुल्क द्वारा सब मैनिफेस्ट ट्रांशिपमेंट परमिट (एसएमटीपी) प्रस्तुत करना पूर्णतया समाप्त कर दिया जायेगा।

नौवहन लाइनें/एजेंट रेल द्वारा पत्तन टर्मिनल से आईसीडी आयात कंटेनरों के संचालन को त्वरित करने के इच्छुक नहीं हैं, क्योंकि आईसीडी आयात कंटेनर 15 दिन की निःशुल्क अवधि के लिए पात्र हैं। जहाँ तक आईसीडी आयातों का संबंध है, नौवहन लाइनें विद्यमान निःशुल्क अवधि का नाजायज लाभ उठाते हुए पत्तन टर्मिनलों का प्रयोग अपने स्टॉकिंग यार्ड के रूप में कर रही हैं।

- (ii) पत्तन पर पर्याप्त लम्बन के बावजूद सीमाशुल्क द्वारा अनुमोदित दस्तावेजों के अभाव में जो जेएनपीटी से खाली ले जाए गए वैगनों की संख्या निम्न प्रकार है:-

माह	खाली ले जाए गए वैगनों की संख्या	पोतांतरण परमिट के अभाव में औसत लम्बन
दिसम्बर, 2005	323	1278
जनवरी, 2006	2251	1346
फरवरी, 2006	1243	1521
कुल	3817	---

खाली वैगनों का बहिर्संचालन चल स्टॉक के अल्प उपयोग के समतुल्य है।

- (ग) स्थानीय सीएफएस की ओर जाने वाले आईसीडी आयात
स्थानीय सीएफएस की ओर जाने वाले आयात कंटेनरों के रुकने की औसत अवधि 3 दिनों की निःशुल्क अवधि की तुलना में 1.59 दिन है।
- (घ) आईसीडी आयात कंटेनरों के रुकने की वर्तमान अवधि
सीमाशुल्क द्वारा एसएमटीपी को दायर करना समाप्त करने, तृतीय कंटेनर टर्मिनल के आरम्भ (आईसीडी यातायात का एक भाग अंतर्गत किए जाने की संभावना है) को ध्यान में रखते हुए, पत्तन निम्न लाभ उठा सकता है, यदि रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के संबंध में 15 दिन की निःशुल्क अवधि को घटाकर 7 दिन तथा सड़क द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के संबंध में 7 दिन की निःशुल्क अवधि को घटाकर 3 दिन कर दिया जाए:-
- (क) पत्तन टर्मिनलों से आईसीडी बक्से का त्वरित निष्कासन, जिससे अतिरिक्त प्रहस्तन क्षमता उपलब्ध होगी।
- (ख) पत्तन कंटेनर यार्ड में भीड़-भाड़ कम हो जाएगी।
- (ग) पत्तन टर्मिनलों में प्रहस्तन किए गए रैकों का आवागमन पर्याप्त लम्बन उपलब्ध कराए जाने से और कम हो जाएगा।
- (घ) आयात तथा निर्यात चक्र में कंटेनरों का कुल आवागमन समय अत्यधिक कम हो जाएगा। इससे व्यापार जगत को सहायता मिलने की आशा है।
- (ङ) चूककर्ताओं को (जो निःशुल्क अवधि के भीतर कंटेनर खाली नहीं करते) दंडित किया जाएगा।
- (च) निर्यात यार्डों, विशेषतया पटरी वाले क्षेत्रों की आयोजना को आगे और सुप्रवाही बनाया जा सकता है। वर्तमान में साथ लगे यान में निर्यात बॉक्स भरते समय यार्ड ऑपरेटर अपनी अगली दो यात्राओं के लिए भी कंटेनर प्राप्त करते हैं, जिसके परिणामस्वरूप यार्ड के भीतर भीड़ भड़क्का हो जाता है। इसके कारण लदान के दौरान भारी शिफ्टिंग (अंतरण) करनी पड़ती है, जिसमें साथ के यानों का क्रमावर्तन समय बढ़ जाता है। पटरी वाले क्षेत्रों से पर्याप्त भरण के अभाव में गैटरियों का खाली पड़ा रहना एक आम संवृति है।
- (छ) एक्जिम कार्गो में अभिवृद्धि यदि कोई हो, को बिना किसी कठिनाई के समाहित किया जा सकता है।
- (ज) पोतवणिक पत्तन कंटेनर यार्डों को अपने भंडारण यार्ड के रूप में प्रयोग करने में हतोत्साहित होंगे।

(ड) पोतांतरण कंटेनर

- (i) पत्तन परिसरों में पोतांतरण लदे कंटेनरों की पात्र निःशुल्क अवधि निम्न प्रकार है:-

विवरण	अपने अवतरण से निःशुल्क अवधि (दिनों में)
पोतांतरण लदे कंटेनर	30
पोतांतरण खाली कंटेनर	शून्य

(जेएनपीटी ने बताया है कि पोतांतरण खाली कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि नहीं है। किन्तु जेएनपीटी के दरों के मान के खंड 3.3.3 के क्रमांक 7 में खाली कंटेनरों के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है।

- (ii) अपने बहिर्गामी संचलन नौतल पर लदान से पूर्व पोतांतरण लदे कंटेनरों के रुकने का अध्ययन करने से पता चलता है कि पत्तन टर्मिनल में पोतांतरण कंटेनर की वास्तविक औसत रुकने की अवधि 30 दिन की निःशुल्क अवधि की तुलना में 6.27 दिन है। चूंकि, नौतल पर लदान से पूर्व पोतांतरण कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 30 दिन है, नौबहन लाइनें अपनी सुविधा के अनुसार ऐसे कंटेनरों को संबंधित यानों के साथ संबद्ध कर रही हैं, जिसके परिणामस्वरूप पत्तन टर्मिनल में पोतांतरण कंटेनरों का ढेर लग जाता है। इन परिस्थितियों के अंतर्गत, पोतांतरण कंटेनरों को वर्तमान में दी जा रही 30 दिन की निःशुल्क अवधि की समीक्षा करने की भी आवश्यकता है, क्योंकि किसी नौबहन लाइन ने अभी तक 10 दिन से अधिक ठहरने की अवधि का उपयोग नहीं किया है (अपवाद जुलाई, 2005 में 10.73 दिन था)।
- (iii) यदि ठहरने की अवधि 30 दिन की तुलना में घटाकर 10 दिन कर दी जाती है तो इससे पत्तन टर्मिनलों को अपने कंटेनर यार्ड असंकुलित करने में सहायता मिलेगी, क्योंकि नौबहन लाइनें बिलम्ब शुल्क से बचने के लिए कार्गो को हटाने के लिए विवश हो जाएंगी। इसके अतिरिक्त, पोतवणिक भी पत्तन कंटेनर यार्डों का प्रयोग अपने भंडारण यार्ड के रूप में करने में हतोत्साहित होंगे।

2.4 जेएनपीटी का प्रस्ताव निम्न को कम करना है:-

- (क) रेल द्वारा संचलित आईसीडी आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए रुकने का समय 15 दिन से घटाकर 7 दिन करना।
 (ख) सड़क द्वारा संचलित आईसीडी आयात कंटेनरों के लिए अवधि को 7 दिन से घटाकर 3 दिन करना।
 (ग) पोतांतरण लदे कंटेनरों के रुकने का समय 30 दिन से घटाकर 10 दिन करना।

2.5 इस प्रस्ताव को जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है।

3 जेएनपीटी प्रस्ताव को एक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रियाविधि के अनुसार, प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेंडित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी के रूप में जेएनपीटी को अग्रेंडित की गईं। जेएनपीटी ने दिनांक 20 दिसम्बर, 2006 के अपने पत्र के तहत प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों के उत्तर भी दिए हैं।

4 प्रस्ताव की आरम्भिक संवीक्षा के आधार पर जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 22 दिसम्बर, 2006 तथा पत्र दिनांक 3 जनवरी, 2007 के तहत विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपना उत्तर अपने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 के तहत प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न तथा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

क्र. सं.	टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i)	पत्तन का रेल द्वारा संचलित आईसीडी निर्यात/आयात कंटेनरों के लिए उठरने का समय घटाने तथा सड़क द्वारा संचलित आईसीडी आयात कंटेनरों के लिए उठरने का समय घटाने का प्रस्ताव जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव से भिन्न है, जैसाकि उक्त प्रस्ताव के साथ संलग्न बोर्ड के संकल्प की प्रति से देखा जा सकता है, इसे स्पष्ट किया जाए।	<p>रेल द्वारा संचलित आईसीडी आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए उठरने का समय घटाने के प्रस्ताव के संबंध में जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने निम्न संकल्प पारित किया है:-</p> <p>"संकल्प किया जाता है कि निम्न के लिए उठरने के समय को घटाने के प्रस्ताव को अनुमोदन तथा अधिसूचना के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के साथ उठाया जाए तथा ऐसा एतद्वारा अनुमोदन किया जाता है:-</p> <p>(i) रेल द्वारा संचलित आईसीडी आयात एवं निर्यात (भरे या खाली) कंटेनरों के लिए 15 दिन से घटाकर 7 दिन।</p> <p>(ii) सड़क द्वारा संचलित आईसीडी आयात एवं निर्यात लदे कंटेनरों के लिए 7 दिन से घटाकर 3 दिन तथा प्रकाशित आईसीडी कंटेनरों के दोनों वर्गों के लिए प्रस्ताव पर विचार किया जाए।</p> <p>(iii) पोतांतरण लदे हुए कंटेनरों के लिए 30 दिन से घटाकर 10 दिन।</p> <p>तथापि, भूलवश शब्द "निर्यात" को प्रस्ताव के क्रमांक 2 पर निर्दिष्ट नहीं किया गया है। अतः, यह अनुरोध है कि ऊपर संकल्प में यथा प्रकाशित आईसीडी कंटेनरों के दोनों वर्गों के लिए प्रस्ताव पर विचार किया जाए।</p>
(ii)	जेएनपीटी परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए उठरने के समय प्रभार निर्धारित निःशुल्क उठराव समयावधि बीत जाने के पश्चात् जेएनपीटी के विद्यमान दरों के मान में निर्धारित स्लैब संरचना के अनुसार उद्ग्रहणीय हैं। निःशुल्क समय कम हो जाने की स्थिति में आईसीडी कंटेनरों की संबंधित श्रेणी के लिए अनुवर्ती स्लैब अवधि को परिवर्तित किया जाना अपेक्षित होगा। जेएनपीटी का प्रस्ताव इस अपेक्षा को पूरा नहीं करता। अतः जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह विद्यमान उठराव समय प्रभारों में परिवर्तन के बिना प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन करे।	<p>जैसाकि अपेक्षित है, पत्तन में भंडारित कंटेनरों के लिए उठराव समय प्रभारों के संबंध में प्रस्तावित स्लैब/दरें निर्दिष्ट करने वाला विवरण निम्न प्रकार प्रस्तुत है:-</p> <p>(रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों तथा पोतांतरण कंटेनरों के संबंध में, स्लैब के अनुवर्ती विद्यमान उठराव समय प्रभारों के लिए संगत स्लैब अवधियां निर्धारित की गई हैं।)</p>

(iii)	जेएनपीटी द्वारा आईसीडी तथा पोतांतरण कंटेनरों के विद्यमान ठहराव समय में कटौती तथा संबंधित स्लैबों की स्लैब अवधि में किए गए (किए जाने वाले) आशोधन के वित्तीय निहितार्थ हो सकते हैं। जेएनपीटी भी कंटेनर भंडारण यार्ड का अधिक लाभप्रद उपयोग करने की स्थिति में होगा। ऐसा होने पर भंडारण यार्ड के लाभप्रद उपयोग के परिणामस्वरूप होने वाली अतिरिक्त आय का अनुमान विद्यमान प्रशुल्क की शेष वैधता अवधि के लिए लगाया तथा सूचित किया जाए। यह भी स्पष्ट किया जाए कि पत्तन द्वारा इस अतिरिक्त आय का प्रयोग किस प्रकार किया जाना प्रस्तावित है।	भंडारण यार्ड से प्राप्त होने वाली संभावित अतिरिक्त आय के संबंध में यह प्रस्तुत किया जाता है कि त्वरित निकासी से कंटेनर के बेहतर क्रमावर्तन समय में परिणामी होगी तथा इससे अतिरिक्त यातायात की गुंजाइश बढ़ेगी। यह उल्लेख करना भी संगत है कि कुशलता वृद्धि के कारण विगत 3-4 वर्षों के दौरान ठहराव समय की आय में गिरावट की प्रवृत्ति आई है। अतः निःशुल्क अवधि को कम करने से हमें इस कारण अतिरिक्त आय की प्रत्याशा नहीं होनी चाहिए।
(iv)	जेएनपीटी ने प्राधिकरण को पहले प्रस्तुतीकरण दिया था कि तीसरे टर्मिनल के संभावित विपथन के कारण आने वाले 2-3 वर्षों में इसे कंटेनर यातायात में गिरावट का सामना करना पड़ेगा। ऐसा होने पर भविष्य में आईसीडी कंटेनरों के ठहराव समय का विश्लेषण यातायात में गिरावट की प्रवृत्ति को विधिवत् ध्यान में रखकर प्रस्तुत करें।	एसएमटीपी (पत्तन टर्मिनलों तथा संबंधित आईसीडी को ट्रांशिपमेंट परमिट ईडीआई मैसेज) के ऑनलाइन अद्यतनीकरण के क्रियान्वयन, जसई तथा जेएन पत्तन के बीच रेल लाइनों के दोहरा हो जाने के परिणामस्वरूप कॉनकोर रैकस की संख्या में वृद्धि के पश्चात् आईसीडी आयात कंटेनरों की औसत ठहराव अवधि भविष्य में 1 से 3 दिन के बीच होने की आशा है, यातायात के तृतीय टर्मिनल की ओर विपथित हो जाने पर भी यही अवधि प्रत्याशित है।
(v)	जेएनपीटी ने लंदे पोतांतरण कंटेनरों के लिए उपलब्ध विद्यमान 30 दिन के निःशुल्क ठहराव समय को घटाकर 10 दिन करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए उपलब्ध विद्यमान 15 दिनों के निःशुल्क ठहराव समय में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया है। जेएनपीटी खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए उपलब्ध विद्यमान निःशुल्क ठहराव समय में कोई प्रस्ताव न करने के कारण स्पष्ट करे।	जेएनपीटी ने बाद में दिनांक 6 फरवरी, 2007 के अपने पत्र के तहत, अन्य बातों के साथ-साथ खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए 10 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है।

5.1 सदरमाधीन मामले में एक संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 28 दिसम्बर, 2006 को आयोजित की गई थी। जेएनपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने विचार प्रस्तुत कर दिए हैं।

5.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई थी, जेएनपीटी को दिनांक 3 जनवरी, 2007 के हमारे पत्र के तहत अनुरोध किया गया था कि वे संयुक्त सुनवाई में बीसीसीआई तथा मानसा द्वारा उठाई गई समस्याओं का निवारण करने के लिए संगत प्रदायकों बीसीसीआई तथा मानसा के साथ एक बैठक का आयोजन करें तथा इस संबंध में एक रिपोर्ट प्रस्तुत करें।

6.1 जेएनपीटी ने दिनांक 6 फरवरी, 2007 के अपने पत्र के तहत हमें सूचित किया है कि संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार इसने 23 जनवरी, 2007 को संगत सेवा प्रदायकों के साथ एक बैठक आयोजित की थी तथा इस संबंध में एक रिपोर्ट अग्रेषित की। जेएनपीटी की रिपोर्ट निम्न सारणी में सारांशोक्त की गयी है:-

क्रमांक	प्रयोक्ताओं के नाम तथा अभ्युक्तियाँ	जेएनपीटी की अभ्युक्तियाँ	सेवा प्रदायकों (सीडब्ल्यूसी तथा कॉनकोर) की अभ्युक्तियाँ
1. (क)	बीसीसीआई : पत्तन में बक्सों के आने पर व्यापार जगत सेवा प्रदायकों, कॉनकोर या सीडब्ल्यूसी को प्राधिकृत करता है कि उन्हें गन्तव्य आईसीडी में से संचलित कर दिया जाए। अतः जहां तक बक्सों के तीव्रतर/सामयिक संचलन का संबंध है उनकी	पत्तन केवल एक सुविधाकारक के रूप में कार्य कर रहा है, जो टर्मिनल के बीच से गुजरने वाले आईसीडी बॉक्सों के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित सुविधाएं प्रदान करता है। यह एक तथ्य है कि कंटेनरों	कोई अभ्युक्तियां नहीं।

	<p>कोई प्रत्यक्ष भूमिका नहीं है क्योंकि सेवा प्रदायक सम्पूर्ण प्रचालनों का प्रबंधन करते हैं। सेवा प्रदायकों की प्रचालनात्मक बाधाओं के कारण होने वाले विलम्ब के लिए लाइनें उत्तरदायी नहीं हैं। अतः निःशुल्क अवधि के बाद कंटेनरों के ठहरने के कारण उपार्जित होने वाले कोई ठहराव समय प्रभार सीधे सेवा प्रदायक से वसूल किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>का आईसीडी से/को संवहन (आयात तथा निर्यात) अनन्य रूप से कॉनकोर तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा रेल तथा सड़क दोनों विधियों में सीमाशुल्क के अनुमोदन से आईजीएम में की गई घोषणा के अनुसार किया जाता है संवाहक तथा आईसीडी गंतव्य का चयन नौवाहन लाइनों/प्रेषिती का विशेषाधिकार है। पत्तन की रेल संवाहक अथवा सड़क ट्रांसपोर्ट/ आईसीडी गंतव्यों को नामित करने में कोई भूमिका नहीं है।</p>	
(ख)	<p>सामान्यतः मानसून अवधि के दौरान अथवा अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण रेल सेवा में अकस्मात् व्यवधान के दौरान लम्बन बढ़ जाता है तथा संकुलन हो जाता है। तथापि, आज भी लम्बन स्तर 4000 टीईयू से 5000 टीईयू के बीच है, जो अप्रत्याशित है। क्या कॉनकोर की ओर से समय पर बक्सों को संचलित करने में क्षमता दबाव होता है, जब लम्बन स्तर बढ़ जाता है।</p>	<p>कॉनकोर से प्रवृत्त लम्बन के अनुपातिक रेकों की पर्याप्त संख्या की आपूर्ति से टर्मिनल लम्बन में काफी कमी की जा सकती है तथा इसे नियंत्रणाधीन लाया जा सकता है। मिश्रित रेकों के नियोजन में 60 प्रतिशत से 89 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि के बावजूद टर्मिनल सहायनीय समय में रेल प्रचालन पूरे कर रहे हैं। रेल ट्रैकों के दोहरा हो जाने से कॉनकोर अधिक रकों की आपूर्ति करने की स्थिति में होगा। रेकों के प्रतिदिन वर्तमान नियोजन की औसत संख्या 13 की सीमा में है। इस अपेक्षा को पूरा करने के लिए सहजता से बढ़ाकर 20 से 21 रेल किया जा सकता है।</p>	<p>यदि टर्मिनल निर्धारित समयावधि के भीतर रेकों के क्रमावर्तन के लिए ठोस प्रतिबद्धता नहीं करता, तो ऐसी स्थिति में कॉनकोर बॉक्सों के त्वरित संचलन के लिए पर्याप्त अवसंरचना रेकों की आयोजना तथा व्यवस्था कर सकता है।</p>
2.	<p>मानसा</p> <p>सीमाशुल्क ने स्थानीय तौर पर भरे निर्यात आदेश वाले कंटेनरों की प्रविष्टि अनुमत करके व्यापार जगत को सुकर बना दिया है। कई बार ये कंटेनर सीमाशुल्क से सभी दस्तावेजों के अनुमोदन तथा साथ ही कॉनकोर द्वारा रेकों के नियोजन के कारण भी विलम्बित हो जाते हैं। अंतर्ग्रस्त विभिन्न अभिकरणों अर्थात् सीमाशुल्क, पत्तन तथा सेवा प्रदायकों द्वारा स्वचलन (ईडीआई) के मार्ग से विभिन्न अनुमतियों के ई-अनुमोदन के लिए की गई पहलों के बावजूद सभी आईसीडी अवस्थलों में अभी भी 100 प्रतिशत कम्प्यूटरीकरण तथा ई-लेनदेन केन्द्र स्थापित नहीं किए गए हैं। अतः ई-अनुमोदन की कागजी प्रति अर्थात् अनुमोदन टिप्पणी आईजीएम, आरआर इत्यादि की आवश्यकता अंतिम अनुमोदन के लिए सक्षम प्राधिकारियों के हस्ताक्षर हेतु प्रस्तुत की जानी आवश्यक है।</p> <p>अतः समीक्षा के लिए कुछ परीक्षावधि रखी जानी चाहिए, जिसके पश्चात् व्यापार जगत निःशुल्क अवधि में किसी कटौती पर सहमत हो सकता है।</p>	<p>सभी बाधाओं (जो आज तक प्रयोक्ताओं द्वारा उल्लेख की गई हैं) यथा प्रलेखन/ भंडारण/गाड़ियों/मिश्रित गाड़ियों का प्रहस्तन, अक्टूबर, 2006 से सीमाशुल्क द्वारा ऑन-लाइन अद्यतनीकरण चरण को ध्यान में रखते हुए, ठहराव अवधि अगस्त, 2006 में 6.08 दिन से अत्यधिक घटकर अक्टूबर, 2006 से जनवरी, 2007 के बीच 2-3 दिन रह गई है।</p> <p>विभिन्न संघों द्वारा प्रचलित खंडजे वाले क्षेत्रों के जरिये प्रहस्तन किए गए आईसीडी निर्यात कंटेनरों के संचलन के संबंध में, यान में कंटेनरों को नौतल पर लादने से पूर्व भी, उसी खंडजा वाले क्षेत्र से अगली यात्रा के लिए तैयार आईसीडी निर्यात बॉक्स पहले ही आ रहे हैं तथा उनका औसत ठहराव समय 10 दिन से अधिक है, जबकि यान पर लादे गए आईसीडी निर्यात कंटेनरों की ठहराव अवधि लगभग 5.5 दिन है। अगली यात्रा के लिए तैयार निर्यात</p>	<p>कोई अभ्युक्ति नहीं।</p>

		कंटेनरों के अंतर्वाह के कारण यार्ड में यान आयोजन में भीड़भाड़/अव्यवस्था हो जाती है, जिसके कारण यान पर निर्यात बक्सों को नौतल पर लादते समय कंटेनरों को स्थानंतरित करना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप, गैंटरियां भी खाली हो जाती हैं, जो यान के निकृष्ट निष्पादन में प्रतिदिन होता है। निर्यात निःशुल्क अवधि को कम करके इस समस्या का टर्मिनल कुशलता बढ़ाने के लिए समाधान किया जा सकता है।	
3.	<p>एससीआई</p> <p>सड़क द्वारा आईसीडी आयात बॉक्सों के संचलन में विलम्ब अनन्य रूप से आयात कंटेनरों के संचलन के लिए नौवहन लाइन द्वारा मांग-पत्र की प्राप्ति के पश्चात् भी सेवा प्रदायकों द्वारा की जाने वाली विभिन्न औपचारिकताओं के कारण है। नौवहन लाइनों से अनुरोध प्राप्त होने पर सेवा प्रदायक स्वतंत्र रूप से कंटेनर का सर्वेक्षण करता है तथा ट्रांसपोर्टर से नामनिर्दिष्ट आईसीडी के लिए कोटेशन मांगता है, क्योंकि उनके पास गंतव्य आईसीडी तक बॉक्स संचलित करने के लिए निवमित ट्रांसपोर्टर नहीं होता। इस प्रक्रिया में ही 3 से 4 दिन लग जाते हैं। कोटेशन की संवीक्षा के पश्चात् ट्रांसपोर्टर का चयन किया जाता है तथा पत्तन टर्मिनल परिसर से आयात आईसीडी बॉक्सों के आगे संवहन के लिए व्यवस्था की जाती है। ऐसे समय तक कंटेनर पत्तन टर्मिनल में ही पड़ा रहता है। उदाहरणार्थ, नासिक, वापपी या मुणे/ चिंचवाड़ को जाने वाले कंटेनर को कम से कम 10 से 15 दिन लगते हैं, जो अनावश्यक है।</p>	<p>बेहतर कुशलता स्तर तथा टर्मिनलों, नौवहन लाइनों तथा सीएफएस के बीच समन्वय से जेएनपीटी वर्तमान में स्थानीय सीएफएस को टर्मिनल में कंटेनरों के अवतरण के पश्चात् 0.9 दिन से 1.4 दिन की औसत ठहराव अवधि के भीतर आयात बक्सों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में है। यदि सड़क से सीएफएस की ओर ले जाए जाने वाले कंटेनरों के संबंध में निष्पादन के इस स्तर को हासिल किया जा सके तो पत्तन को आशा है कि सड़क द्वारा संचलित आईसीडी आयात कंटेनर भी सेवा प्रदायकों द्वारा पत्तन टर्मिनल से अग्रिम उचित आयोजन एवं प्रलेखन द्वारा स्थानीय सीएफएस को परिदाय के समतुल्य ही प्रेषित किए जा सकेंगे।</p>	कोई अभ्युक्ति नहीं।
4.	<p>सीएसएलए</p> <p>सीएसएलए ने बक्सों के प्रहस्तन में पत्तन तथा सेवा प्रदायकों की कुशलता में पर्याप्त सुधार की सराहना की। निःशुल्क अवधि में कमी किए जाने के बारे में चिंता है, क्योंकि सेवा प्रदायकों की ओर से कतिपय प्रचालनात्मक बाधाएं हैं, जिनके कारण टर्मिनल में बक्से असामान्य अवधि के लिए रुके रहते हैं। वस्तुतः, व्यापार जगत् में इन बक्सों के एक स्थान से दूसरे स्थान तक और भी तीव्रतर संचलन की प्रत्याशा की जाती है, जिसमें बक्सों का सर्वोत्तम उपयोग सुसाध्य बनेगा तथा समग्र रूप से सम्पूर्ण व्यापार जगत् को सहायता पहुंचेगी। कॉनकोर काफी अवधि के लिए कानपुर, जयपुर, आगरा, मालनपुर औरंगाबाद, चिंचवाड़,</p>	<p>कॉनकोर रेलों पर आगे परिवहन के लिए अनुमति सहित एसएमटीपी के ऑन-लाइन अद्यतनीकरण तथा स्वचलन के क्रियान्वयन के पश्चात् (व्यापार प्रयोक्ताओं द्वारा ऊपर दर्शाई गई विशिष्टीकृत बाधाओं को भी ध्यान में लेने के पश्चात्), रेलों द्वारा संचलित आईसीडी आयात कंटेनरों का औसत ठहराव समय विगत चार महीनों के दौरान 2 से 2.5 दिन रहा।</p>	<p>कॉनकोर : प्रवृत्त लम्बन स्तर तथा ऐसे संचलन की प्राथमिकता को ध्यान में रखते हुए तद्यु गंतव्य स्थलों के लिए रेल के समय निर्धारण पर विचार किया जा सकता है, यदि पर्याप्त बक्से तद्यु गंतव्य स्थलों के लिए उपलब्ध हों।</p> <p>सीडब्ल्यूसी : सीडब्ल्यूसी ने टर्मिनलों में बेहतर कुशलता स्तर की सराहना की। वर्ष 2004-05 में 8.64</p>

क्रमांक	प्रयोक्ताओं के नाम तथा अभ्युक्तियाँ	जेएनपीटी की अभ्युक्तियाँ	सेवा प्रदायकों (सीडब्ल्यूसी तथा कॉनकोर) की अभ्युक्तियाँ
	रिवाड़ी इत्यादि जैसे लघु गंतव्य स्थलों के लिए रैकों के नियोजन (अनुसूची आधार पर) की व्यवस्था करने की स्थिति में नहीं है। इसके परिणामस्वरूप, बॉक्सों को नौवहन लाइनों का कोई दोष न होने पर भी निःशुल्क अवधि के बाद तक ठहरना पड़ रहा है, जिसकी पुष्टि पतन प्राधिकरणों द्वारा भी यह कहकर की गई है कि उनका भी कोई दोष नहीं है। ऐसे विलम्बित वाक्सों के लिए उपाय सेवा प्रदायक द्वारा सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है।		दिन की ठहराव अवधि तथा वर्ष 2005-06 में 6.31 दिन की अवधि की तुलना में सभी बाधाओं के बावजूद वर्तमान में ठहराव समय में गिरावट की प्रवृत्ति परिलक्षित ही रही है। यदि यही परिदृश्य जारी रहता है तथा ठहराव समय औसत 4-5 दिन तक कायम रखा जाता है, तो ऐसी स्थिति में जेएनपीटी के निःशुल्क अवधि में कमी करने के प्रस्ताव पर विचार किया जाना आवश्यक है।

6.2 प्रस्ताव के साथ संबद्ध सूचित लाभों को दोहराने के अतिरिक्त जेएनपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त प्रस्तुतीकरण किए हैं:-

- विद्यमान निःशुल्क ठहराव समय से जेएनपीटी ने 2005-06 के दौरान 209.16 लाख की तथा वर्ष 2006-07 के दौरान 86.47 लाख रुपये की आय का अर्जन किया है। यदि निःशुल्क ठहराव समय में प्रस्तावित कमी वर्ष 2005-06 के दौरान प्रवृत्त कर दी जाती, तो भंडारण आय वर्ष 2005-06 के लिए 735.94 लाख रुपये होती तथा वर्ष 2006-07 के दौरान यह 371.47 लाख रुपये होती। यह वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए क्रमशः 526.78 लाख रुपये 285 लाख रुपये की अतिरिक्त आय के रूप में परिकलित होती है।
- निःशुल्क अवधि में कमी एक "अनुशासनात्मक उपाय" के रूप में कार्य करेगा तथा चूककर्त्ताओं के विरुद्ध दंडात्मक कार्रवाई के रूप में नहीं, जब आईसीडी बॉक्सों की सभी श्रेणियों को शामिल करते हुए औसत ठहराव अवधि प्राकृतिक विपदाओं के कारण रेल सेवाओं में व्यवधान सहित सभी बाधाओं को ध्यान में लेते हुए दरों के मान में निर्धारित मानदंडों/मानकों (सड़क द्वारा आईसीडी को छोड़कर) से काफी कम हो।

जब रिक्त तथा भरे हुए, दोनों प्रकार के बॉक्सों सहित आईसीडी आयात/निर्यात बॉक्सों की ठहराव अवधि दरों के मान में निर्धारित मानदंडों/मानकों (सड़क द्वारा आईसीडी को छोड़कर) से काफी कम है, पतन के पास टर्मिनल की अभिवृद्धि में बढ़ोत्तरी लाने के लिए प्रहस्तन में कुशलता तथा वर्धित सेवा स्तर के प्रति क्षतिपूर्ति के रूप में इस खाते में (अर्थात् आधिक्य ठहराव अवधि) अर्जन करने का अधिकार सुरक्षित है।

विभिन्न आईसीडी को आयात कंटेनरों का संचलन (इस समय) पूर्णतया कॉनकोर तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा किया जाता है, जो नौवाहन लाइनों/अभिकरणों/ग्राहकों का अधिमात्री सेवा प्रदायक है। किसी विशिष्ट आईसीडी के संवहन या नामांकन में पतन की कोई भूमिका नहीं है। (यह केवल रेल/सड़क के जरिये कॉनकोर तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा संवाहित आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए सुविधा कारक के रूप में कार्य करने तक ही सीमित है)। इन परिस्थितियों में, पतन एक गारंटीकर्ता के रूप में कार्य नहीं कर सकता, यदि विभिन्न आईसीडी को जाने वाले आयात कंटेनरों के संवहन में विलम्ब होता है।

स्वीकार किए जाने पर यह प्रस्ताव सेवा प्रदायकों द्वारा प्रदत्त सेवाओं में ढीले सिरों को कसने (दोषों को दूर करने) में सहायक होगा, जिससे भारतीय व्यापार को समग्र रूप में सहायता मिलेगी। इससे रेल परिवहन में निजी प्रतिभागियों के प्रवेश से सेवा प्रदायकों में अपने सेवा स्तरों को बढ़ाने के लिए प्रतिस्पर्धा हेतु अनुप्रेरित होने की संभावना है।

7. जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 मार्च, 2007 के तहत अनुरोध किया गया था कि वह अपने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 सं. जेएनपी/सीएम(एफ)/2006/252 तथा दिनांक 6 फरवरी, 2007 सं. जेएनपी/सीएम(एफ)/2007/355 से प्रत्युत्पन्न अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। जेएनपीटी ने दिनांक 9 मई, 2007 के अपने पत्र के तहत उत्तर दिया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न तथा जेएनपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

क्रमांक	हमारे प्रश्न	जेएनपीटी का उत्तर
(i)	रेल द्वारा संचलित आईसीडी आयात तथा निर्यात भरे या खाली कंटेनरों और भरे तथा खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए निर्धारित निःशुल्क ठहराव अवधि की समाप्ति के पश्चात् ठहराव समय प्रभार जेएनपीटी के विद्यमान दरों के मान में निर्धारित स्लैब संरचना के अनुसार उद्ग्रहणीय हैं। जेएनपीटी ने अपने दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 के पत्र द्वारा रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के लिए निर्धारित निःशुल्क ठहराव समय अवधि के आरंभिक स्लैब के बाद वाली ठहराव अवधि के सभी प्रभार्य स्लैबों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसके परिणामस्वरूप, सभी अनुवर्ती प्रभार्य स्लैबों की निःशुल्क अवधि में कटौती का प्रभाव स्थायी हो जाएगा, जिसे यह प्राधिकरण अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं होगा।	निःशुल्क ठहराव समय कम करने के मामले में भंडारित कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभारों के प्रस्तावित स्लैब निर्दिष्ट करने वाला एक विवरण जेएनपीटी द्वारा दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 के पत्र के तहत प्रस्तुत किया गया। चूंकि, निःशुल्क अवधि में कमी करने का प्रस्ताव किया गया है, ठहराव समय प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए अनुवर्ती स्लैब को प्रयोज्य बनाया जाएगा। तदनुसार, संशोधित स्लैब परिकल्पित किए गए हैं (जेएनपीटी ने स्लैब संरचना में कोई परिवर्तन प्रभावी किए बिना दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 के अपने पत्र के अनुबंध-1 की प्रति पुनः प्रस्तुत की है)।
(ii)	कंटेनरों के निःशुल्क ठहराव समय में प्रस्तावित कमी से संकुलन हट जाएगा, ऐसा कहा गया है। जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के समय पत्तन ने कहा था कि गेटवे टर्मिनल (इण्डिया) प्रा. लि. को यातायात के संभावित विपथन के कारण अगले दो से तीन वर्षों में इसके कंटेनर यातायात में गिरावट आएगी तथा जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए 13.39 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 8.88 लाख टीईयू, 8.70 लाख टीईयू तथा 9.95 लाख टीईयू का यातायात होने का पूर्वानुमान लगाया है। प्रसंगवश, जेएनपीटी का निःशुल्क ठहराव समय कम करने का वर्तमान प्रस्ताव इसके द्वारा वित्तीय वर्ष 2005-06 के दौरान किए गए एक अध्ययन, जब वास्तविक कंटेनर यातायात 13.39 लाख टीईयू था, पर आधारित बताया गया है। यातायात के ह्रासकारी रुझान में पत्तन के कंटेनर यार्ड में संकुलन का प्रश्न इतना दबावकारी नहीं है कि इसके लिए विद्यमान निःशुल्क ठहराव समय में कमी करनी पड़े। जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह यातायात के ह्रासकारी रुझान को यथेष्ट अभिगृहीत करते हुए भविष्य में आईसीडी कंटेनरों के ठहराव समय का विश्लेषण प्रस्तुत करें। ऐसा कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं कराया गया है। कंटेनर यातायात के जीटीआईपीएल को विपथित हो जाने पर 1 से 3 दिन की सीमा में आईसीडी आयात कंटेनरों की औसत ठहराव अवधि के पत्तन अनुमान के लिए आवार जेएनपीटी से अपेक्षित था।	(क) जीटीआईपीएल ने अपने प्रचालन अप्रैल, 2006 में शुरू किए थे। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2006-07 के लिए पूर्वानुमानित 8.88 लाख टीईयू की तुलना में जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 के दौरान 13.05 लाख टीईयू का प्रहस्तन किया। जेएनपीटी के लिए वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित तथा मंत्रालय को संसूचित लक्ष्य 12.5 लाख टीईयू है। यद्यपि, पत्तन को जीटीआईपीएल के आरम्भ के पश्चात् यातायात में गिरावट की प्रत्याशा थी, जीटीआईपीएल में प्रचालनों के आरम्भ होने के पश्चात् न तो जीटीआईपीएल की ओर यातायात का विपथन हुआ है और न ही जेएनपीटी में यातायात में बृहत् गिरावट आई है। (ख) रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों का औसत ठहराव समय वर्ष 2005-06 के दौरान 6.31 दिन की तुलना में वर्ष 2006-07 के दौरान 4.03 दिन है। मुख्यतः सीमाशुल्क से एसएमटीपी प्रस्थिति के स्वतः अद्यतनीकरण के कारण चालू वित्तीय वर्ष के दौरान औसत ठहराव समय में पर्याप्त कमी आई है। वर्ष 2006-07 की स्थिति की तुलना में वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 में आईसीडी कंटेनरों के औसत ठहराव समय में संभवतः बहुत अधिक अंतर नहीं होगा। जेएनपीटी में मिश्रित रेकों के प्रहस्तन के लिए 15 फरवरी, 2007 से अंतर-टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) के क्रियान्वयन के पश्चात् औसत ठहराव समय में और कमी होने की आशा है। आईटीआरएचओ के क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप आईसीडी कंटेनरों के औसत ठहराव समय 15 दिन की निःशुल्क अवधि के प्रति पूर्व में दर्ज 4.17 दिन की तुलना में मार्च, 2007 में केवल 2.42 दिन था।

क्रमांक	हमारे प्रश्न	जेएनपीटी का उत्तर												
		निःशुल्क अवधि में कमी से व्यापार जगत को सीधे लाभ पहुंचेगा, क्योंकि कंटेनर न्यूनतम संभव समय में अंतःग्राहकों को पहुंच जाता है। आईसीडी कंटेनरों के लिए संवाहकों के रूप में अनेकानेक सेवा प्रदायकों के प्रवेश से ठहराव समय में और कमी आने की आशा है, जिससे पत्तन टर्मिनलों के असंकुलन में प्रत्यक्ष सहायता मिलेगी।												
(iii)	<p>जेएनपीटी ने सूचित किया है कि आईसीडी तथा पोतांतरण कंटेनरों के विद्यमान ठहराव समय में कमी से इसे किसी अतिरिक्त आय की प्रत्याशा नहीं है। इस संबंध में निम्न बातें जेएनपीटी की जानकारी में लाई गई:-</p> <p>(क) सड़क द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के लिए 7 दिन का वर्तमान निःशुल्क समय घटाकर 3 दिन किए जाने का प्रस्ताव है। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी द्वारा किए गए अध्ययन में भी लगभग 7 दिन के औसत ठहराव समय का उल्लेख किया गया है। अतः निःशुल्क ठहराव अवधि को 7 दिन से घटाकर 3 दिन करने की प्रस्तावित कटौती से प्रयोक्ताओं को 3 दिन की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के पश्चात की अवधि के लिए विलम्ब शुल्क अदा करना पड़ेगा। इसका अर्थ है कि निःशुल्क ठहराव अवधि को 7 दिन से घटाकर 3 दिन करने के कारण पत्तन को उपार्जित होने वाली अतिरिक्त आय की संभावना को पूर्णतया नकारा नहीं जा सकता। वस्तुतः, जेएनपीटी ने बाद में वर्ष 2005-06 तथा वर्ष 2006-07 के लिए 94.61 लाख रुपए तथा 67.74 लाख रुपए की अतिरिक्त आय का उल्लेख किया है, जो उसे उपार्जित होती, यदि घटी ठहराव अवधि को वर्ष 2005-06 से ही क्रियान्वित कर दिया गया होता।</p> <p>(ख) इसी प्रकार, जेएनपीटी ने 432.17 लाख रुपए तथा 217.26 लाख रुपए की अतिरिक्त आय का उल्लेख किया है, जो उसे क्रमशः 2005-06 तथा 2006-07 में उपार्जित होती, यदि रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क ठहराव समय में प्रस्तावित कटौती वर्ष 2005-06 में प्रभावी कर दी गई होती।</p> <p>इस संदर्भ में, जेएनपीटी से उस अतिरिक्त आय का अनुमान लगाने तथा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, जो आईसीडी कंटेनरों के निःशुल्क ठहराव समय में कमी के कारण वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 में पत्तन को उपार्जित होगी।</p>	<p>आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि की कमी के कारण जेएनपीटी को वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 में होने वाला अनुमानित वित्तीय लाभ नीचे दिया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(लाख रुपए)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>रेल द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)</td><td>151.35</td><td>136.21</td></tr> <tr> <td>सड़क द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)</td><td>51.85</td><td>46.67</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>203.20</td><td>182.88</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	2007-08	2008-09	रेल द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)	151.35	136.21	सड़क द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)	51.85	46.67	कुल	203.20	182.88
विवरण	2007-08	2008-09												
रेल द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)	151.35	136.21												
सड़क द्वारा आईसीडी (आयात तथा निर्यात)	51.85	46.67												
कुल	203.20	182.88												
(iv)	<p>दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के तहत अनुमोदित जेएनपीटी का विद्यमान दरों का मान संगत समय पर प्रवृत्त आय अनुमानन पर आधारित था। इसलिए, राजस्व निरोपेक्ष स्थिति बनाए रखने के उद्देश्य से जेएनपीटी प्रस्तावित कमी (की जाने वाली) के लिए परिकलन प्रस्तुत करते हुए आईसीडी कंटेनरों के निःशुल्क ठहराव समय में कटौती के कारण जेएनपीटी द्वारा अनुमानित (होने वाली) अतिरिक्त आय को संतुलित करने के लिए पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के विद्यमान ठहराव समय प्रमारों में समुचित कटौती करने का प्रस्ताव करने पर विचार करें।</p>	<p>(क) प्रस्ताव को युक्तिसंगत ठहराने का एक कारण यह है कि पोतवणिक पत्तन कंटेनर यार्ड का प्रयोग अपने भंडारण यार्ड के रूप में करने में हतोत्साहित होगा। मात्र इसलिए कि जेएनपीटी को पोतवणिकों द्वारा समय पर कंटेनर निकासी न करने से अतिरिक्त आय प्राप्त हो रही है, इसका अनिवार्यतः यह अर्थ नहीं है कि प्रशुल्क में कटौती का प्रस्ताव किया जाए, जब तक कि ऐसा पत्तन पर आरोप्य किसी कारण से नहीं किया जाता। पोतवणिकों की अदक्षता के लिए पत्तन को दंडित नहीं किया जाना चाहिए।</p>												

क्रमांक	हमारे प्रश्न	जेएनपीटी का उत्तर
		(ख) यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि जेएनपीटी से विभिन्न सीएफएस को परिदत्त आयात कंटेनरों के संबंध में ठहराव अवधि एक दिन से कम है, जबकि सड़क द्वारा परिदत्त आईसीडी बाक्सों के संबंध में ठहराव अवधि 7 दिन की सीमा में है, जिसका मुख्य कारण यह है कि सेवा प्रदायक टर्मिनल में आईसीडी आयात बाक्सों के अवतरण के, पश्चात् निविदा प्रक्रिया द्वारा अपने ट्रांसपोर्टों का चयन करते हैं, यह कारण जेएनपीटी पर अरोप्य नहीं है।

8. प्रसंगवश, जेएनपीटी ने अपने प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान कंटेनरों की सभी श्रेणियों के भंडारण से प्रत्युत्पन्न होने वाली कुल भंडारण आय वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए लगभग 2629 लाख रुपए होने का अनुमान लगाया है। इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2006 में आदेशित संबद्ध प्रसारों में 15 प्रतिशत की एकसमान कटौती लागू करते हुए वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान पत्तन को उपार्जित होने वाली कुल अनुमानित भंडारण आय लगभग 2235 लाख रुपए बैठती है।

9. इस मामले में परामर्श से जुड़ी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त अभ्युक्तियों तथा संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का उद्घरण संगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i) जेएनपीटी के विद्यमान दरों के मान में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए निःशुल्क ठहराव समय निर्धारित किया गया है। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा सड़क तथा रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों तथा पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रयोज्य निःशुल्क ठहराव समय के विद्यमान स्तर में प्रस्तावित कटौती करने का है।
- (ii) अनेक प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव का सामान्यतः स्वागत किया है। मानसा द्वारा उठाई गई आपत्ति भी संभार-तंत्र श्रृंखला में सूचित कमियों पर आधारित है। मानसा द्वारा दिए गए तर्कों का निहितार्थ यह हो सकता है कि जेएनपीटी को प्रयोक्ताओं द्वारा अन्यत्र सामना की जा रही बाधाओं के लिए उन्हें कुछ सहत उपलब्ध करानी चाहिए। यह कुछ सीमा तक उस स्थिति में युक्ति संगत हो सकता है, जब प्रयोक्ताओं के पास पत्तन से निकासी के लिए पर्याप्त रूप में सुविधसिद्ध सुविधाएं न हों। ऐसा प्रतीत नहीं होता कि जेएनपीटी में ऐसी स्थिति है।
- (iii) इस प्राधिकरण की निरंतर यह अवधारणा रही है कि पत्तन का कंटेनर यार्ड कंटेनरों के अस्थायी भंडारण के लिए आशियत है तथा यार्ड का प्रयोग भांडागारण के रूप में नहीं किया जा सकता। देश में अधिकांश कंटेनर टर्मिनलों में सामना किए जा रहे भंडारण यार्ड स्थल अवरोध को देखते हुए कंटेनरों का दीर्घावधि ठहराव केवल उत्पादकता की कीमत पर ही अनुमत किया जा सकता है, जो बिल्कुल भी वांछनीय नहीं है। ऐसे मामलों में निःशुल्क अवधि की प्रमात्रा का निर्धारण सावधानीपूर्वक किया जाना है, ताकि कंटेनर टर्मिनल का भांडागारण के रूप में प्रयोग होने से बचा जा सके।
- (iv) यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी का प्रस्ताव अत्यधिक दीर्घ समय तक इसके भंडारण यार्ड को कब्जे में रखने के रुझान पर किए गए एक अध्ययन पर आधारित है। अध्ययन के निष्कर्षों को गम्भीरतापूर्वक चुनौती नहीं दी गई है, यद्यपि कुछ प्रयोक्ताओं ने विभिन्न अन्य कारण देते हुए ठहराव समय में प्रस्तावित कटौती के विरुद्ध तर्क दिए हैं।
- (v) (क) जैसाकि जेएनपीटी द्वारा सही जोर दिया गया है, पत्तन केवल एक सुविधाकारक है तथा इसे संभार-तंत्र की श्रृंखला की कुछ अन्य कड़ियों में कमियों, यदि कोई हों, के लिए अनन्य रूप से उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता।
- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 में निःशुल्क दिनों की संख्या के संबंध में निर्णय लेने के लिए महापत्तनों को अनुमति दी गई है। ऐसा निर्णय नौका तट तथा गेट प्रचालनों में कुशलता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना एक विपणन उपाय के रूप में पत्तन को दीर्घतर भंडारण समय की अनुमति देने के लिए उपलब्ध अधिकार तथा संकुलन स्थिति पर आधारित होना चाहिए। जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने अपने कंटेनर यार्ड को असंकुलित करने के उद्देश्य से यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विश्लेषण में यह उल्लेखनीय है कि अनेक श्रेणियों में औसत ठहराव समय दरों के मान में अनुमत निःशुल्क समय से काफी कम है।
- (ग) यह मान्य है कि पत्तन न्यास अपने प्रयोक्ताओं द्वारा सामना की जानी वाली कठिनाइयों से पूर्णतया अनभिज्ञ नहीं रह सकता। यही कारण है कि संविधि में न्यासी बोर्ड को तर्कसंगत मामलों में प्रभार हटाने/माफ करने की शक्ति दी गई है। महत्वपूर्ण रूप में, जेएनपीटी ने आश्वासन दिया है कि वह न केवल श्रृंखला में अवरोध उत्पन्न कर रहे

कुछ मुद्दों का समाधान करने के प्रयासों पर विचार करेगा, बल्कि यह भी संकेत किया है कि नितांत अनिवार्य होने पर वह अपने प्रयोक्ताओं को राहत भी उपलब्ध कराएगा। यहां यह उल्लेख करना भी संगत है कि इस प्राधिकरण ने सभी महा पत्तनों को प्रयोक्ताओं के लाभार्थ अपने विवेकानुसार दरों के मान के उपबंधों को उदार बनाने की पहले ही नम्यता प्रदान की हुई है।

- (vi) उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि सड़क द्वारा संचलित तथा रेल द्वारा संचलित आईसीडी के विद्यमान निःशुल्क ठहराव समय को कम न करने की कुछ प्रयोक्ताओं की मांग को मानने का कोई कारण दिखाई नहीं देता है। प्रत्येक मद का विश्लेषण नीचे दिया गया है:-

(vii) सड़क द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनर

- (क) जेएनपीटी के परिसर में गंतव्य आईसीडी को सड़क द्वारा संचलित एक लदा हुआ आईसीडी कंटेनर विद्यमान व्यवस्था में प्रथम सात दिनों के लिए निःशुल्क प्रभारों पर कंटेनर यार्ड में खड़ा रह सकता है। पत्तन द्वारा किए गए एक अध्ययन में चौदह माह की अवधि के दौरान सड़क द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों का औसत ठहराव समय भी लगभग सात दिन के आस-पास है। इसका निहितार्थ यह है कि निःशुल्क ठहराव अवधि को सात दिन से घटाकर तीन दिन करने की प्रस्तावित कटौती से चौथे दिन से सातवें दिन तक के लिए भंडारण प्रभार भी उपार्जित होंगे। जेएनपीटी ने निःशुल्क ठहराव समय में कमी से वर्ष 2007-08 तथा वर्ष 2008-09 के दौरान 98.52 लाख रुपए की अतिरिक्त आय होने का अनुमान लगाया है। यह अतिरिक्त आय सितम्बर, 2006 में जेएनपीटी प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए अनुमानित 2235 लाख रुपए की भंडारण आय के अतिरिक्त होगी।

- (ख) इस प्राधिकरण ने आय अनुमानन, अनुज्ञेय लागत तथा अनुमत्य प्रतिफल पर विचार करने के पश्चात् सितम्बर, 2006 में जेएनपीटी के दरों के अनुमान को अनुमोदित किया था। जेएनपीटी में ठहराव समय प्रभारों से संबंधित अनुसूची उस समय अनुमोदित दरों के मान का भाग है। जेएनपीटी में राजस्व निरपेक्ष स्थिति बनाए रखने के उद्देश्य से, पत्तन द्वारा इसे उपार्जित होने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय को समाहित करना होगा। जेएनपीटी ने इस संबंध में किए गए अनुरोध के बावजूद अतिरिक्त आय को प्रतिसंतुलित करने के लिए ठहराव समय प्रभारों में सदृश कटौती का प्रस्ताव इस आधार पर नहीं किया है कि पत्तन को अन्यो की अकुशलता के लिए दंडित नहीं किया जाना चाहिए। यह प्रस्ताव यार्डों को असंकुलित करने के उद्देश्य से प्रत्युत्पन्न प्रतीत होता है तथा राजस्व सृजन के लिए नहीं। अतः जेएनपीटी से यह अपेक्षा करता अयुक्तिसंगत नहीं है कि वह राजस्व निरपेक्ष स्थिति बनाए रखे, जिसे पत्तन को दंडित किया जाना नहीं कहा जा सकता।

- (ग) ठहराव समय प्रभारों के विद्यमान प्रथम स्लैब में सड़क द्वारा संचलित आईसीडी लदे कंटेनरों के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है। दूसरे स्लैब में 8 से 15 दिन की अवधि के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। जब विद्यमान 7 दिन की निःशुल्क अवधि को घटाकर 3 दिन किया जाएगा, तो चौथे दिन से सातवें दिन की अवधि एक प्रभार्य स्लैब बन जाएगी। उस मामले में सड़क द्वारा संचलित किए जाने से पूर्व चौथे दिन से सातवें दिन की अवधि के दौरान पत्तन परिसर में रहने वाले आईसीडी आयात तथा निर्यात लदे कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभारों का निर्धारण संगत प्रशुल्क मद के विद्यमान द्वितीय स्लैब के लिए निर्धारित प्रभारों में समुचित कटौती लागू करके किया जा सकता है।

(viii) रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनर

- (क) जेएनपीटी ने दर्शाया है कि रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों का औसत ठहराव समय लगभग पांच दिन है, जो प्रयोक्ताओं द्वारा दर्शाई गई बाधाओं के बावजूद अक्टूबर, 2006 से जनवरी, 2007 की अवधि के दौरान और सुधार कर दो से तीन दिन हो गया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि जेएनपीटी द्वारा आयोजित बैठक में इसके द्वारा सूचित इस स्थिति का प्रतिरोध प्रयोक्ताओं ने नहीं किया है तथा सेवा प्रदायक की पर्याप्त रेल उपलब्ध कराने की तत्परता के मद्देनजर, रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क ठहराव समय को विद्यमान पन्द्रह दिन के स्तर से घटाकर सात दिन करने से प्रयोक्ताओं पर कोई अनुचित भार नहीं पड़ेगा।

- (ख) जेएनपीटी ने वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए 287.56 लाख रुपए की अतिरिक्त आय होने का अनुमान लगाया है, यदि पन्द्रह दिन के विद्यमान ठहराव समय को घटाकर सात दिन कर दिया जाए। यह अतिरिक्त आय सितम्बर, 2006 में जेएनपीटी प्रशुल्क में पिछले संशोधन के दौरान वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए अनुमानित 2235 लाख रुपए की भंडारण आय के अतिरिक्त होगी। सड़क द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के मामले में पूर्व में कथित कारणों से ही नए प्रभार्य स्लैब के लिए दरों में समुचित समायोजन द्वारा अतिरिक्त आय को प्रतिसंतुलित किया जाना अपेक्षित है।

- (ग) विद्यमान व्यवस्था में रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों में ठहराव समय प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए चार स्लैब निर्धारित किए गए हैं। प्रथम स्लैब में निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है तथा शेष तीन स्लैब लागू भंडारण प्रभार

निर्धारित करते हैं। यदि निःशुल्क अवधि के प्रथम स्लैब में अपेक्षित आशोधन के परिणामस्वरूप सभी प्रभार्य स्लैबों की अवधि में अशोधन किया जाता है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है तो प्रथम स्लैब में निर्धारित निःशुल्क अवधि में कटौती का प्रभाव अन्य तीन प्रभार्य स्लैबों पर पड़ेगा, जिससे प्रयोक्ताओं पर अनावश्यक भार पड़ेगा। यह पर्याप्त होगा कि प्रथम स्लैब (जो एक निःशुल्क अवधि स्लैब है) की 15 दिन की विद्यमान अवधि को आशोधित करके 7 दिन का निःशुल्क अवधि का स्लैब बना दिया जाए तथा 8वें से 15वें दिन की समयावधि को जोड़ने के लिए एक नया प्रभार्य स्लैब शुरू किया जाए। 8वें से 15वें दिन के नए प्रभार्य स्लैब के लिए दर का निर्धारण 16-30 दिन की स्लैब अवधि के लिए प्रयोज्य विद्यमान भंडारण प्रभार में उपयुक्त समायोजन करके किया जाएगा।

(ix) पोतांतरण लदे कंटेनर

(क) जेएनपीटी के प्रस्ताव में अगली मद पोतांतरण लदे कंटेनरों के लिए निःशुल्क ठहराव समय को विद्यमान 30 दिन से घटाकर 10 दिन करना है। यह पत्तन के इस तर्क पर आधारित है कि संगत अध्ययन अवधि के दौरान किसी भी प्रयोक्ता ने 10 दिन से अधिक की ठहराव अवधि का उपयोग नहीं किया है तथा सूचित किया गया औसत ठहराव समय 6.27 दिन है। प्रयोक्ताओं ने सामान्यतः इस प्रस्ताव का समर्थन किया है। जैसाकि मानसा द्वारा सही अवलोकन किया गया है, जेएनपीटी टर्मिनल में पोतांतरण कोई प्रमुख गतिविधि नहीं है। ऐसा होने से जेएनपीटी में तथा अन्य विदेशी पत्तनों में पोतांतरण कंटेनरों के लिए निर्धारित निःशुल्क ठहराव समय की तुलना संगत नहीं है।

(ख) 30 दिन की निःशुल्क अवधि की तुलना में लगभग छः दिन के औसत ठहराव समय के आधार पर, पत्तन के पोतांतरण लदे कंटेनरों के लिए विद्यमान निःशुल्क ठहराव समय को कम करके 10 दिन करने के प्रस्ताव से इस श्रेणी के प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त भार नहीं पड़ेगा। स्पष्टतः, जेएनपीटी को पोतांतरण कंटेनरों के निःशुल्क ठहराव समय में कमी के कारण किसी अतिरिक्त आय की प्रत्याशा नहीं है।

(ग) विद्यमान व्यवस्था में लदे पोतांतरण कंटेनरों के लिए 30 दिन तथा खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए 15 दिन का परिवर्ती निःशुल्क ठहराव समय निर्धारित किया गया है। इस संबंध में एक प्रश्न पर जेएनपीटी ने लदे पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क ठहराव समय के समतुल्य 10 निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए किया है, जिसे अनुमोदित कर दिया गया है।

(x) (क) जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान पत्तन को उपाार्जित होने वाली कुल अनुमानित भंडारण आय 2235 लाख रुपए परिकलित की गई है। जेएनपीटी ने सड़क द्वारा संचलित तथा रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के निःशुल्क ठहराव समय में प्रस्तावित कटौती के कारण 386.08 लाख रुपए की अतिरिक्त आय होने की सूचना दी है। यह अतिरिक्त आय 2235 लाख रुपए के कुल अनुमानित भंडारण प्रभारों की प्रतिशतता के रूप में 17.27 प्रतिशत बैठती है। इसका अर्थ है कि कुल अनुमानित भंडारण प्रभारों में 386.08 लाख रुपए की कमी की जानी है।

(ख) 2235 लाख की कुल अनुमानित भंडारण आय आईसीडी कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों पर उद्ग्रहणीय निर्धारित ठहराव समय प्रभारों का परिणाम है। 2235 लाख रुपए (तब) की कुल अनुमानित भंडारण आय तथा लगभग 386 लाख रुपए की अनुमानित अतिरिक्त भंडारण आय को विचार में लेने पर पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभारों की विद्यमान अनुसूची में निर्धारित सभी प्रशुल्क मदों पर लगभग 17 प्रतिशत की कटौती की जानी होगी। इस संबंध में यह ध्यान में रखा जाना है कि विद्यमान अलग-अलग प्रशुल्क मदें पत्तन की भंडारण यार्ड सुविधा की मदें लागू या सेवा प्रदत्त करने की लागत के संदर्भ में नहीं हैं, बल्कि टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि की समग्र स्थिति पर आधारित हैं। इसे देखते हुए, उप-गतिविधियों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता का प्रवाह होता है। अतः स्थिति का समग्र आकलन किए बिना जेएनपीटी के विद्यमान दरों के मान में निर्धारित कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभारों की अनुसूची से जुड़ी सभी प्रशुल्क मदों में 17 प्रतिशत की कटौती प्रभावी करना समुचित नहीं है। रेल तथा सड़क द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के संबंध में प्रभार्य नए लागू किए गए स्लैबों के लिए ठहराव समय प्रभार निर्धारित करने के उद्देश्य से संबंधित तत्काल प्रभार्य स्लैब अवधि में 17 प्रतिशत की कमी की गई है और उसे लागू किया गया है।

(xi) महत्वपूर्ण रूप में, जेएनपीटी ने सितम्बर, 2006 में अपने प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान कंटेनर यातायात के अनुमान में इसके द्वारा बताई गई स्थिति के विपरीत अब सूचित किया है कि जेएनपीटी से न तो जेएनपीटी के दूसरे निजी टर्मिनल को कंटेनर यातायात का कोई विपथन हुआ है और न ही तीसरे कंटेनर टर्मिनल में प्रचालनों के आरम्भ के पश्चात् पत्तन के यातायात में कोई भारी गिरावट आई है। यह स्मरणीय है कि पत्तन ने अपने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय यह बताया था कि दूसरे कंटेनर टर्मिनल को यातायात के संभावित विपथन के कारण इसके कंटेनर यातायात में गिरावट आएगी। दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित 28 सितम्बर, 2006 के आदेश के पैराग्राफ 16.3 के अनुसार जेएनपीटी से यह अपेक्षित है कि वह इस प्राधिकरण को वर्ष 2006-07 के लिए अपने वार्षिक लेखों तथा निष्पादन रिपोर्ट सहित प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने

3229 9707-4

के लिए निर्धारित प्रपत्र में वास्तविक वित्तीय निष्पादन ब्यौरे 30 मई, 2007 तक प्रस्तुत करें। इस अपेक्षा को पुनः दोहराया जाता है। यदि जेएनपीटी सूचना तत्काल प्रस्तुत नहीं करता है, तो यह प्राधिकरण जेएनपीटी को सुनवाई का पर्याप्त अवसर देने के पश्चात जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः कार्यवाही शुरू कर देगा। अब अनुमोदित तहसब समय में कटौती के कारण उपार्जित अतिरिक्त आय पर ऐसी समीक्षा के समय पूर्णरूपेण विचार किया जाएगा।

11.1 परिणामतः और उम्पर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर, खंड 3.3.3-पत्तन परिसरों में भंडार किए गए कंटेनरों हेतु रुकने के समय के प्रसार के क्रम संख्या 3, 5, 6 और 7 के अंतर्गत निम्नलिखित प्रावधानों को उपयुक्त रूप से शामिल करके जेएनपीटी के दरों के मान को संशोधित किया जाता है।

क्रम सं.	विवरण	प्रतिदिन या उसके भाग हेतु प्रति कंटेनर दर		प्रतिदिन या उसके भाग हेतु प्रति कंटेनर दर	
		(अमरीकी डॉलर)		(रुपए)	
		20 फुट लम्बे	20 फुट से अधिक 40 फुट तक लम्बे	20 फुट लम्बे	20 फुट से अधिक 40 फुट तक लम्बे
3	आईसीडी आयात एवं निर्यात भरे हुए - सड़क द्वारा ढुलाई प्रथम 3 दिन 4-7 दिन	निःशुल्क 2.2928	निःशुल्क 4.5856	निःशुल्क 100	निःशुल्क 200
5	आईसीडी आयात एवं निर्यात भरे हुए या खाली - रेल द्वारा ढुलाई प्रथम 7 दिन 8-15 दिन	निःशुल्क 2.0177	निःशुल्क 4.0354	निःशुल्क 88	निःशुल्क 176
6	पोतांतरण - भरे हुए प्रथम 10 दिन 11-45 दिन	निःशुल्क 2.7625	निःशुल्क 5.525	निःशुल्क 121	निःशुल्क 241
7	पोतांतरण - खाली प्रथम 10 दिन 11-30 दिन	निःशुल्क 2.7625	निःशुल्क 2.7625	निःशुल्क 121	निःशुल्क 121

11.2 दरों के मान में किए गए संशोधन इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 19th July, 2007

No. TAMP/33/2006-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for reduction in free period for ICD containers and Transhipment containers as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/33/2006-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust****.....Applicant****ORDER****(Passed on this 28th day of June, 2007)**

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for reduction in free period for ICD containers and Transhipment containers.

2.1. The free period for different categories of containers handled at the port terminal as prescribed in the existing Scale of Rates is as under:

Particulars	Free period from its landing (in days)
Non ICD Import & Export loaded & empty containers (by road)	03
ICD Import & Export loaded moved by road	07
ICD Import & Export Empty moved by road	03
ICD Import & Export loaded or empty moved by rail	15

2.2 JNPT has reported that there has been an overall improvement in handling rates at the port terminal with the decrease in turn around time of trains at port terminal, increase in number of container trains and proper coordination between port terminals, CONCOR and Railways. This has resulted in bringing down the dwell time to the minimum.

2.3. Based on a study of the dwell time of ICD import containers moved by road, ICD import containers moved by rail, ICD import containers bound for local Container Freight Station (CFS) and transhipment containers for the period January 2005 to February 2006, JNPT has brought out the average dwell time in respect of the said containers. The position reported by JNPT is summarized below:

(I) ICD Containers:

(A) ICD Import containers moved by road:

(i). A study of the dwelling of ICD import containers moved by road reveals that the average dwell time is 7.42 days as against a free period of 7 days.

(ii). Since free period for ICD import containers moved by road is 7 days, shipping lines are evacuating their containers at a slower pace as compared to normal import containers evacuated within a day (0.49 days during the month of February 2006) from their landing.

(iii). Even in the case of non-ICD containers where the mode of transport is changed from road to ICD by rail, as per the TAMP approved tariff, the free period is 3 days only (as compared to free period of 15 days for ICD Import by rail containers and free period of 7 days for ICD import containers by road). Under the circumstances, the free period of 7 days currently being given to ICD by road needs review. If free period is reduced to 3 days as against 7 days, it will help the port terminal to decongest their container yards further as shipping lines will be under pressure to clear the cargo to avoid the demurrage.

(B) ICD Containers moved by rail

- (i). A study of dwelling time of ICD Import containers moved by rail shows that the average dwell time of ICD container is 4.77 days as against the existing free period of 15 days. The average dwelling period of ICD Import containers waiting exclusively for transshipment permit is 2.21 days. The dwell time of ICD containers from arrival to departure is expected to reduce further once the filing of Sub Manifest Transshipment Permit (SMTP) is done away completely by customs.

The shipping Lines / Agents are not willing to expedite the movement of ICD Import containers from the port terminal by rail since the ICD Import containers are entitled for 15 days free period. Shipping lines are utilising the port terminal as their stocking yard as far as ICD Imports are concerned taking undue advantage of the existing free period.

- (ii). The number of wagons moved out empty from JNPT for want of customs cleared documents inspite of sufficient pendency at the port is as follows:

Month	Number of empty wagons moved out	Average Pendency for want of Transshipment permit
December 2005	323	1278
January 2006	2251	1346
February 2006	1243	1521
Total	3817	--

Outward movement of empty wagons amounts to under utilization of rolling stock.

(C) ICD Import containers bound for local CFS:

The average dwelling period of Import Containers bound for local CFS is 1.59 days as against a free period of 3 days.

- (D). Keeping in view the current dwell period of ICD Import containers, doing away with the filing of SMTP by Customs, commissioning of 3rd Container Terminal (part of ICD traffic is likely to be shifted), the port can reap the following benefits if the free period of 15 days is reduced to 7 days in respect of ICD containers moved by rail and the free period of 7 days to 3 days in respect of ICD containers moved by road:

- (a). Speedy evacuation of ICD boxes from the port terminals which will provide additional handling capacity.
- (b). Decongestion of port container yard
- (c). Turn around of rakes handled at port terminals will reduce further with sufficient pendency made available.
- (d). Total turn around time of containers in Import and Export cycle will reduce drastically. This is expected to help the trade.
- (e). Defaulters (those who do not clear the containers within free period) will be penalized.
- (f). Planning of Export yards especially at paved areas can be streamlined further. Currently, while feeding export boxes to the vessel along side, the yard operators are receiving containers for their next two voyages also, resulting in cramping of the space inside the yard. This leads to heavy shifting during the course of loading thus increasing the turn around time of the vessels along side. Idling of the Gantries for want of adequate feeding from the paved areas is a common phenomenon.
- (g). Surge in EXIM cargo, if any, can be absorbed without any difficulty.
- (h). Shippers will be discouraged to use port container yards as their storage yard.

(E). Transhipment Containers

- (i). The free period entitled to Transhipment loaded containers in the port premises is as follows:

Particulars	Free period from its landing (In days)
Transhipment loaded container	30
Transhipment empty container	Nil

(JNPT has stated that there is no free period for transhipment empty containers. But, serial No. 7 of Section 3.3.3 of Scale of Rates of JNPT prescribes 15 days free period for empty containers).

- (ii). A study of the dwelling of transhipment loaded containers prior to their outward movement / loading onboard reveals that the actual average dwell period of transhipment container in the port terminal is 6.27 days against a free period of 30 days. Since free period for transhipment containers prior to their loading on board is 30 days, shipping lines are connecting such containers to the respective vessels at their convenience resulting in piling up of transhipment containers in the port terminal. Under the circumstances, the free period of 30 days currently being given to transhipment containers also needs review as no shipping line has availed dwell period in excess of 10 days so far (exception being 10.73 days in July 05)
- (iii). If the dwell period is reduced to 10 days as against 30 days, it will help the port terminal to decongest their container yards further as shipping lines will be compelled to clear the cargo to avoid the demurrage. In addition to this, shippers also will be discouraged to use port container yards as their storage yard.

2.4. The proposal of the JNPT is to reduce:

- (a). The dwell time for ICD Import/Export containers moved by rail from 15 days to 7 days.
- (b). ICD Import containers moved by road from 7 days to 3 days.
- (c). Dwell time for transhipment loaded containers from 30 days to 10 days.

2.5. The proposal has been endorsed by the Board of Trustees of JNPT.

3. The JNPT proposal was registered as a tariff case. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the concerned user organizations for their comments. The comments received from them were forwarded to JNPT as feed back information. The JNPT has also responded on the comments of users vide its letter dated 20 December 2006.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal JNPT was requested to furnish additional information / clarification on various points vide our letter dated 22 December 2006 and letter dated 3 January 2007 JNPT furnished its reply vide its letter dated 28 December 2006. The queries raised by us and the replies furnished by JNPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT
(i).	The proposal of the port to reduce dwell time for ICD import / export containers moved by rail and to reduce the dwell time for ICD import containers moved by road differ with the proposal approved by	Regarding proposal to reduce the dwell-time for ICD Import / Export containers moved by rail, the Board of Trustees of JNPT has passed the following resolution: RESOLVED THAT the proposal to reduce the dwell-time for:

3229 9507-5

	the Board of Trustees of the JNPT, as seen from the copy of the Board Resolution attached to the said proposal, which may be clarified.	<p>(i). the ICD Import and Export (loading or empty) containers moved by rail from 15 days to 7 days;</p> <p>(ii). the ICD Import and Export loaded containers moved by road from 7 days to 3 days; and</p> <p>(iii). transshipment loaded containers from 30 days to 10 days and take up with Tariff Authority for Major Ports (TAMP) for approval and notification be and is hereby approved".</p> <p>However, inadvertently the word "export" is not indicated at sr. no. 2 of the proposal. Therefore, it is requested that the proposal may please be considered for both categories of ICD containers as brought out in the resolution above.</p>
(ii)	The dwell time charges for containers stored in the JNPT premises are leviable as per the slab structure prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT, after expiry of the prescribed free dwell time period. In the event of free time getting reduced, the subsequent slab period for the respective category of ICD containers required to be changed. The proposal of JNPT does not meet this requirement. The JNPT is, therefore, requested to modify the proposal suitably without change in the existing dwell time charges.	<p>As required statement indicating proposed slabs / rates in respect of dwell time charges for containers stored in the port, is furnished as under:</p> <p>(In respect of ICD containers moved by rail and transshipment containers, the slab periods relevant for the existing dwell time charges subsequent to the slab have been truncated).</p>
(iii)	There may be financial implication due to reduction in the existing dwell time of ICD and transshipment containers and modification in the slab period (to be) made by the JNPT in the respective slabs. The JNPT may also be in a position to utilise the container storage yard more gainfully. That being so, the additional income that may arise out of gainful utilisation of storage yard may be estimated for the remaining validity period of the existing tariff and intimated. It may also be clarified as to how the port proposes to utilise the additional income.	<p>Regarding additional income, which may arise out of the gainful utilization of storage yard, it is submitted that the speedy evacuation will help in better turn around time of container resulting in better management and scope for additional traffic.</p> <p>It is also relevant to indicate that due to increase in the efficiency, there is a declining trend in the dwell time income during the past 3-4 years, hence by reducing the free period we may not anticipate any additional income on this account.</p>
(iv)	JNPT had earlier submitted to the Authority that it would face a decline in container traffic for the next 2 - 3 years due to possible diversion to the third terminal. That being so, an analysis of dwell time of ICD containers in future may be furnished duly capturing the declining trend of traffic.	Subsequent to implementation of online updation of SMTP (Transshipment Permit EDI message to Port Terminals and respective ICDs), increase in number of CONCOR rakes consequent to doubling of rail lines between Jasai and JN Port the average dwelling period of ICD Import containers is expected to be in the range of 1 to 3 days in future even when the traffic gets diverted to 3rd Terminal.
(v)	JNPT has proposed to reduce the existing 30 days free dwell time available for loaded transshipment containers to 10 days. The port has not proposed any change in the existing 15 days free dwell time available for empty transshipment containers. JNPT to explain the reason for not proposing any change in the existing free dwell time available for empty transshipment containers.	JNPT subsequently vide its letter dated 6 February 2007 has, <i>inter alia</i> , proposed 10 days free period for empty transshipment containers.

5.1. A Joint hearing on the case in reference was held on 28 December 2006 at the office premises of this Authority. The JNPT and the concerned users have made their submissions.

5.2. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 3 January 2007 to convene a meeting with relevant service providers, BCCI and MANSA to address the problems raised by BCCI and MANSA at the joint hearing and furnish a report in this regard.

6.1 The JNPT vide its letter dated 6 February 2007 communicated to us that in line with the decision taken at the joint hearing it convened a meeting with relevant service providers on 23 January 2007 and forwarded a Report in this regard. The Report of the JNPT is summarized in the following table:

Sr. No.	Name & Comments of the Users	Comments of the JNPT	Comments of Service Providers (CWC & CONCOR)
1.	BCCI:		
(a).	On arrival of boxes at the Port, the trade is authorizing service providers, either CONCOR or CWC, to move the same to the destined ICDs. Hence, as far as faster / timely movement of boxes is concerned, they do not have any direct role, as service providers manage entire operations. Lines are not responsible for any delays that may arise due to operational constraints of service providers. Hence any dwell time charges that may accrue due to dwelling of containers beyond free period needs to be directly billed to the service provider	Port is functioning only as a facilitator providing requisite facilities for handling ICD boxes passing through the Terminal. It is a fact that transportation of containers (Import and Export) from / to different ICDs is carried out exclusively by CONCOR and CWC both by rail and road modes in accordance with the declaration made in the IGM with the approval of Customs. The selection of carrier and ICD destination is the prerogative of the Shipping Lines/Consignee. Port has no role in nominating neither rail carrier nor road transporter / ICD destinations.	No comments
(b).	Normally the pendency increases and congestion occurs during the monsoon period or sudden disruption in rail service due to unforeseen circumstances. However, even today the pendency level is hovering in the range of 4000 TEUs to 5000 TEUs, which is unexpected. Are there capacity constraints on the part of CONCOR to move the boxes in time, when there is increase in pendency level.	With the supply of adequate number of rakes in proportionate to prevailing pendency from CONCOR, Terminal pendency can be reduced drastically and brought under control. In spite of drastic increase in placement of mixed rakes from 60% to 89% the terminals are completing the rake operations in appreciable time. With doubling of rail tracks CONCOR should be in a position to supply more rakes. Current placement of average number of rakes per day is in the range of 13 only. This can be increased easily to 20 to 21 rakes per day to match with the requirement.	If Terminal is giving concrete commitment for turn around of rakes within stipulated time period, in such a situation, CONCOR could plan and provide adequate infrastructure/ rakes for movement of boxes expeditiously
2.	MANSA:		
	Customs have facilitated trade by allowing entry of house stuffed containers having export order. At times these	Taking into account all the constraints (as on today as brought out by users) such as documentation / storage /	No comments

	<p>containers are delayed for clearance of all documents from Customs and also placement of rakes by CONCOR. In spite of initiatives taken by various agencies involved viz. Customs, Port and Service Providers for e-clearance of various permissions by way of automation (EDI), yet 100% computerization and e-transaction centers have not been set up at all ICD locations. Therefore, hard copy of e-clearance i.e., forwarding note, IGM, RR etc., is required to be presented for signature of competent authorities for final clearance. Therefore, some trial period should be kept for review after which trade may agree for any reduction in the free period.</p>	<p>handling of trains / mixed trains etc. subsequent to the current levels / stage of on line updation by Customs since October, 2006 the dwell period has reduced drastically from 6.08 days in August, 2006 to 2-3 days between October 2006, to January 2007.</p> <p>With regard to movement of ICD Export containers, handled through paved areas operated by various consortiums, even prior to loading of containers on board the vessel along side, ICD Export boxes bound to next voyages from the same paved area are arriving in advance and their average dwell period is in excess of 10 days, while the dwell period of the ICD Export containers loaded on vessel along side is around 5.5 days. The inflow of the Export containers bound for the next voyages (other than the vessel along side) results in cramping/disturbance in planning of the vessel in the yard leading to shifting of containers while loading export boxes on board the vessel along side. This also results in idling of gantries, which is reflected in the poor performance of the vessel. By reducing the export free period, this problem can be overcome to improve the terminal efficiency.</p>	
3.	SCI		
	<p>The delay in movement of ICD Import boxes by road is exclusively due to various formalities carried out by the service providers even after receipt of requisition by Shipping Line for movement of Import Containers. On receipt of request from Shipping Lines, service provider independently surveys the container and calls for the quotations from the transporter to the designated ICD, as they do not have a regular transporter to move the boxes to the destined ICD. This exercise itself consumes approximately 3 to 4 days. After</p>	<p>With the improved efficiency level and co-ordination between Terminals, shipping lines and CFSs, presently JNPT is in a position to deliver the Import boxes to local CFSs between average dwell period of 0.9 days to 1.4 days after landing of containers in the Terminal. If such level of performance can be achieved in respect of road bound containers to CFS, port expects that the ICD Import containers moved by road can also be cleared from the Port Terminals by the service providers on par with deliveries to local CFSs by</p>	No comments

	scrutiny of the quotation, the transporter is selected and arrangements are made for onward transportation of Import ICD boxes from the Port terminal premises. Till such time, the container lies in the port terminal only. For example a container bound to Nasik, Vapi or to Pune / Chichwad takes not less than 10 to 15 days which is uncalled for.	proper planning and documentation in advance.	
4.	CSLA		
	CSLA appreciated the considerable improvement in the efficiency of the Port and Service Providers in handling the boxes. There is a concern about reduction in free period, as there are certain operational constraints from the service providers, due to which some times the boxes are held up in the Terminal for abnormal period. Trade in fact expects even faster movement of boxes from one place to another, which will facilitate best utilization of the boxes and thus help the entire trade as a whole. CONCOR is not in a position to arrange placement of rakes (on schedule basis) for minor destinations like Kanpur, Jaipur, Agra, Malanpur, Aurangabad, Chinchwad, Rewari etc. for considerable period. This is leading to dwelling of boxes over and above the free period for no fault of Shipping Lines, which is concurred by port authorities saying that they are also at no fault. Remedies to such delayed boxes need to be ensured by the service provider.	Subsequent to implementation of automation and online updation of SMTP (even taking into account all the constraints highlighted by the trade users as brought out above) including the permission for onward transportation on the CONCOR rails, the average dwell time period of ICD import containers moved by rails is between 2 to 2.5. days during the last four months.	CONCOR: keeping in view the prevailing pendency level and the frequency of such movement, scheduling a rake to minor destinations can be considered if sufficient boxes are available for minor destinations. CWC: CWC appreciated the improved efficiency level at the Terminals. As against a dwell period of 8.64 in the year 2004-05, and 6.31 days in the year 2005-06 against all constraints presently the dwell time is showing a decreasing trend. If such a scenario is continued and the dwell time period is kept up to 4-5 days on an average, in such a situation, the proposal of JNPT for reduction in free period needs consideration.

6.2. Apart from reiterating the benefits reportedly associated with the proposal, the JNPT has made the following additional submissions:

- (i). With the existing free dwell time, JNPT has earned storage income of Rs.209.16 lakhs during the year 2005-06 and Rs.86.47 lakhs during the year 2006-07. Had the proposed reduction in the free dwell time come into force during the year 2005-06, the storage income would have been Rs.735.94 lakhs for the year 2005-06 and it would have been Rs.371.47 lakhs during the year 2006-07. This works out to additional income of Rs.526.78 lakhs and Rs.285 lakhs for the years 2005-06 and 2006-07, respectively.

3229 9707-6

- (ii). Reduction in free period will function as a 'disciplinary measure' and not as a penal-action against defaulters when the average dwell period covering all categories of ICD boxes is far below the standards / norms set in SOR (except ICD by road) taking into account all the constraints including disruption in rail services due to natural calamities.

When the dwell period of ICD Import / Export boxes covering both empties and loaded is far below the standards / norms set in SOR (except ICD by road) Port reserves the right to make earnings on this account (i.e. excess dwell period) as compensation against the increased service level and efficiency in handling to further the growth of the Terminal.

Movement of Import containers to different ICDs (as of now) is carried out entirely by CONCOR and CWC, the Service Providers preferred by Shipping Lines / Agencies / Customers. Port has no role (but restricted only to functioning as a facilitator for discharging / unloading Import / Export containers carried by CONCOR and CWC through Rail / Road) either in transportation or nomination to a particular ICD. Under the circumstances, port cannot function as a guarantor in case there is a delay in transportation of Import containers bound to different ICDs.

This proposal if accepted, will indirectly help in tightening the loose ends in the services provided by the Service Providers, thus helping the Indian Trade as a whole. This is likely to induce competition among the Service Providers to increase their service levels with the entry of private players in rail transportation.

7. The JNPT was requested vide our letter dated 29 March 2007 to furnish additional information / clarification arising out of its letter No. JNP/CM(F)/2006/252 dated 28 December 2006 and No. JNP/CM(F)/2007/355 dated 6 February 2007. JNPT responded vide its letter dated 9 May 2007. The queries raised by us and the response of JNPT are tabulated below:

Sr. No.	Our query	Response of JNPT
(i).	The dwell time charges for ICD import and export loaded or empty containers moved by rail and transshipment containers, loaded and empty, are leviable as per the slab structure prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT after expiry of the prescribed free dwell time period. JNPT vide its letter dated 28 December 2006 has proposed modifications in all the chargeable slabs of dwell period subsequent to the initial slab of free dwell time period prescribed for ICD containers moved by rail and transshipment containers. This amounts to perpetuating the effect of reduction in free period to all the subsequent chargeable slabs which this Authority may not be in a position to approve.	A statement indicating the proposed slabs of dwell time charges for containers stored, in case the free dwell time is reduced, was submitted by JNPT vide letter dated 28 December 2006. Since reduction in the free period has been proposed, the subsequent slab shall be made applicable for levying the dwell time charges. Accordingly, the revised slabs are arrived at. (JNPT has again furnished a copy of Annex – I to its letter dated 28 December 2006 without effecting any change in the slab structure).
(ii).	The proposed reduction in free dwell time of containers is stated to remove congestion. At the time of the general revision proposal of JNPT the port had submitted that it would face a decline in container traffic in the next two to three years due to likely diversion of traffic to Gateway Terminal (India) Pvt. Ltd., (GTIPL); and, JNPT has projected traffic of 8.88 lakh TEUs, 8.70 lakh TEUs and 9.95 Lakh TEUs for the years 2006-07 to 2008-	(a). GTIPL commenced its operations in April 2006. JNPT handled 13.05 lakh TEUs during the year 2006-07 as against 8.88 lakh TEUs projected for the year 2006-07 in the general revision proposal. The target set for JNPT for the year 2007-08 and communicated to Ministry is 12.5 lakh TEUs. Even though port had anticipated decline in the traffic after commissioning of GTIPL, there is neither

	<p>09 respectively as against the actual traffic of 13.39 lakh TEUs for the year 2005-06. Incidentally, the current proposal of the JNPT to reduce the free dwell time is reported to be based on a study undertaken by it during the Financial Year 2005-06 when the actual container traffic was 13.39 lakh TEUs. In the declining trend of traffic, the question of congestion at the container yard of the port may not be pressing to warrant reduction in the existing free dwell time.</p> <p>The JNPT was requested to furnish an analysis of dwell time of ICD containers in future duly capturing the declining trend of traffic. No such analysis has been made available. The basis for port's estimation of average dwell period of ICD import containers in the range of 1 to 3 days when the container traffic gets diverted to GTIPL was required from JNPT.</p>	<p>diversion of traffic to GTIPL nor major decline in traffic at JNPT after commencement of operations at GTIPL.</p> <p>(b). The average dwell time of ICD containers during the year 2006-07 moved by rail is 4.03 days as against 6.31 days during the 2005-06. There is considerable reduction in average dwell time during the current financial year mainly due to auto updatation of SMTP status from customs. There may not be considerable variation in the average dwell time for ICD containers in 2007-08 and 2008-09 as compared to the position in 2006-07. The average dwell time is expected to reduce further subsequent to implementation of Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) from 15 February 2007 for handling mixed rakes at JNPT.</p> <p>Consequent to implementation of ITRHO, the average dwell time of ICD containers in March 2007 was only 2.42 days as against 4.17 days recorded earlier as against free period of 15 days.</p> <p>The reduction in free period will directly benefit the trade since the container is delivered to the end customers within the shortest possible time. With the entry of multiple service providers as carriers for transportation of ICD containers, the dwell time is expected to fall further which will directly help in decongesting port terminals.</p>												
(iii).	<p>The JNPT has reported that it does not anticipate any additional income on account of reduction in the existing free dwell time of ICD and transshipment containers. In this regard following points were brought to the notice of JNPT:</p> <p>(a). The existing free dwell time of 7 days for ICD containers moved by road is proposed to be reduced to 3 days. It is noteworthy that the study undertaken by the JNPT also reports an average dwell time of around 7 days. Therefore, with the proposed reduction of free dwell time from 7 days to 3 days the users may need to pay demurrage for the period beyond the proposed free period of 3 days. This means</p>	<p>The estimated financial gain that may accrue to JNPT on account of reduction of free period for ICD containers during the years 2007-08 and 2008-09 is given below: (Rs. in Lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ICD by rail (Import & Export)</td><td>151.35</td><td>136.21</td></tr> <tr> <td>ICD by road (Import & Export)</td><td>51.85</td><td>46.67</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>203.20</td><td>182.88</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	2007-08	2008-09	ICD by rail (Import & Export)	151.35	136.21	ICD by road (Import & Export)	51.85	46.67	Total	203.20	182.88
Particulars	2007-08	2008-09												
ICD by rail (Import & Export)	151.35	136.21												
ICD by road (Import & Export)	51.85	46.67												
Total	203.20	182.88												

	<p>that the possibility of additional income accruing to the port on account of reduction in free dwell time from 7 days to 3 days may not be entirely ruled out. In fact, JNPT has subsequently reported additional income of Rs.94.61 lakhs and Rs.67.74 lakhs for the years 2005-06 and 2006-07 respectively that would have accrued to it had the reduced dwell time been implemented in the year 2005-06 itself.</p> <p>(b). Likewise, the JNPT has reported additional income of Rs.432.17 lakhs and Rs.217.26 lakhs that would have accrued to it in the years 2005-06 and 2006-07 respectively had the proposed reduction in free dwell time for ICD containers moved by rail been made effective in the year 2005-06.</p> <p>In this context, the JNPT was requested to estimate the additional income that would accrue to the port in the years 2007-08 and 2008-09 on account of reduction in free dwell time of ICD containers and furnish.</p>	
(iv).	<p>The existing Scale of Rates of JNPT approved vide Order dated 28 September 2006 is based on the income estimation prevailing at the relevant point of time. Therefore, and in order to maintain revenue neutral position, the JNPT may consider proposing appropriate reduction in the existing dwell time charges of containers stored in the port premises to offset the additional income (to be) estimated by JNPT on account of reduction in free dwell time of ICD containers, furnishing workings for the reduction (to be) proposed.</p>	<p>(a). One of the reasons justifying the proposal is that shippers will be discouraged to use port container yard as their storage yard. Merely because JNPT is getting additional income due to shippers not evacuating the containers in time does not necessarily mean that any reduction in tariff should be proposed, unless it is due to the reason attributable to the port. The port should not be penalised for inefficiency on shippers' part.</p> <p>(b). It is pertinent to note that dwell period in respect of import containers delivered to different CFSS from JNPT is less than one day, while the dwell period in respect of ICD boxes delivered by road is in the range of 7 days primarily because of the reason that the service providers select their transporters by tender process after landing of the ICD import boxes in the terminal, the reason not attributable to JNPT.</p>

8. Incidentally, JNPT had estimated total storage income of around Rs.2629 lakhs for the years 2007-08 and 2008-09 during the last general revision of its tariff arising out storage of all categories of containers. Applying an across the board reduction of 15% in the container related charges ordered by this Authority, in September 2006 the total estimated storage income that would accrue to the port during the years 2007-08 and 2008-09 works out to around Rs.2235 lakhs.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of JNPT prescribes free dwell time for various categories of containers. The issue before this Authority is the proposed reduction in the free dwell time applicable for ICD containers moved by road and rail and transshipment containers from the existing level of free dwell time.
- (ii). Many of the users have generally welcome the proposal. The objection raised by MANSA is also based on the bottlenecks reported in the logistic chain. The argument advanced by MANSA may imply that JNPT should provide relief to the users for the constraints faced by them elsewhere. This may, to some extent, hold good in a situation when the users do not have sufficiently well developed facilities for evacuation from the port. It does not appear that such is the case in JNPT.
- (iii). This Authority has consistently maintained that a container yard of a port is meant only for temporary storage of containers and the yard cannot be used as a warehouse. Given the storage yard space constraint faced at most of the container terminals in the country, such long term stay of containers can only be allowed at the cost of the productivity, which is not at all desirable. The quantum of free period, in such cases is to be prescribed cautiously to avoid the container terminal being used as a warehouse.
- (iv). It is noteworthy that the proposal of JNPT is based on a study carried out on the trend of occupancy of its storage yard over a reasonably long duration of time span. The findings of the study are not seriously challenged, although some users have argued against the proposed reduction in dwell time citing various other reasons.
- (v).
 - (a). As rightly stressed by JNPT, a port is only a facilitator and it cannot be held solely responsible for the shortcomings, if any, in some other links of the logistics chain.
 - (b). Clause 5.8.1 of the revised tariff guidelines permits a major port trust to decide on the number of free days. Such a decision has to be based on the congestion position and the leeway available to the port to permit longer storage time, as a marketing measure, without sacrificing the efficiency in ship-shore and gate operations. As brought out earlier, JNPT has mooted the proposal with a view to decongest its container yard. It may be significant to note that the analysis furnished by the JNPT that the average dwell time in many categories is well below the free time allowed in the Scale of Rates.
 - (c). It is conceded that a port trust cannot be totally oblivious of the difficulties faced by its users. It is for this reason the Statute empowers the Board of Trustees to waive / remit charges in deserving cases. Significantly, the JNPT has also assured not only to take initiatives to address some of the issues causing bottleneck in the chain, but has also indicated that it would provide relief to users when it becomes absolutely essential. It may also be relevant here to note that this Authority has already granted a flexibility to all the major ports to liberalise the provisions of the Scale of Rates, at their discretion, for the benefit of users.
- (vi). It may be clear from the above, that there does not appear to be any reason for conceding to the demand of some of the users for not reducing the existing free dwell time of ICD containers, moved by road and moved by rail. Each item is analyzed below.

3229 9707-7

(vii). ICD containers moved by road:

- (a). A loaded ICD container moved by road from the premises of JNPT to a destination ICD can remain at the container yard of the port free of storage charges for first seven days in the existing arrangement. The average dwell time of ICD containers moved by road during a period of fourteen months emerged from a study conducted by the port hovers around seven days. This implies that on account of the proposed reduction of free dwell time from seven days to three days storage charges will accrue from fourth day to seventh day. JNPT has estimated an additional income of Rs.98.52 lakhs for the years 2007-08 and 2008-09 arising out of reduction in free dwell time. This additional income will be over and above the storage income of Rs.2235 lakhs estimated for the years 2007-08 and 2008-09 during the last revision of JNPT tariff in September 2006.
- (b). This Authority approved in September 2006 the Scale of Rates of JNPT after considering the income estimations, admissible cost and permissible return. The schedule relating to the dwell time charges at JNPT forms part of Scale of Rates approved then. In order to maintain revenue neutral position at JNPT, the additional income estimated by the port that may accrue to it, may have to be factored in. JNPT has not proposed corresponding reduction in the dwell time charges to off-set the additional income despite a request made in this regard, on the ground that the port should not be penalised for inefficiency of others. The proposal appears to have arisen in order to decongest the yards and not for revenue generation. Therefore, it is not unreasonable to require JNPT to maintain a revenue neutral position, which cannot be called as penalising the port.
- (c). The existing first slab of dwell time charges prescribes 7 days free period for ICD loaded containers moved by road. Charges have been prescribed in the second slab for a period of 8 to 15 days. When the existing 7 days free period is reduced to 3 days, the period from 4th day to 7th day shall become a chargeable slab. In that case, dwell time charges on the ICD import and export loaded containers which remain in the port premises during the period 4th day to 7th day before moved by road may be prescribed applying an appropriate reduction on the charges prescribed for the existing second slab of the relevant tariff item.

(viii). ICD containers moved by rail:

- (a). JNPT has shown that the average dwell time of ICD containers moved by rail is around five days which has further improved to two to three days during the period October 2006 to January 2007, despite the constraints pointed out by the users. Bearing in mind that this position reported by the JNPT in the meeting convened by it is not countered by the users and keeping in view the preparedness of the service provider to make available adequate rakes, reduction in the free dwell time for ICD containers moved by rail to seven days from the existing level of fifteen days may not impose any unreasonable burden on users.
- (b). JNPT has estimated an additional income of Rs.287.56 lakhs for the years 2007-08 and 2008-09 if the existing free dwell time of fifteen days is reduced to seven days. This additional income will be over and above the storage income of Rs.2235 lakhs estimated for the years 2007-08 and 2008-09 during the last revision of JNPT tariff in September 2006. For the reasons stated earlier in the case of ICD containers moved by road, the additional income requires to be off-set by an appropriate adjustment in the rates for the new chargeable slab.
- (c). In the existing arrangement, four slabs have been prescribed for levy of dwell time charges from ICD containers moved by rail. The first slab prescribes free period and the remaining three slabs prescribe applicable storage charges. If the span of all the chargeable slabs are modified consequent to the modification required in the first slab of free period, as proposed by the port, the effect of reduction in the free period prescribed in the first slab will pass on to other three chargeable slabs,

which may unduly burden the users. It may suffice if the existing span of 15 days of the first slab (which is a free period slab) is modified as first 7 days as free period slab and a new chargeable slab is introduced to bridge the time period from 8th day to 15th day. The rate for the new chargeable slab of 8th to 15th day should be prescribed with suitable adjustments in the existing storage charge applicable for the slab period 16-30 days.

(ix). Transshipment loaded containers:

- (a). The next item in the proposal of the JNPT is reduction in the free dwell time for transshipment loaded containers from the existing 30 days to 10 days. This is based on port's contention that no user has availed dwell time in excess of 10 days during the relevant study period and, the average dwell time is reported at 6.27 days. Users have generally endorsed the proposal. As rightly observed by MANSA, transshipment does not appear to be a major activity at the JNPT terminal. That being so, comparison of free dwell time prescribed for transshipment containers at the JNPT and in other foreign port may not be relevant.
- (b). Based on the average dwell time of around six days against 30 days free period, the proposal of the port to scale down the existing free dwell time for transshipment loaded containers to 10 days may not pose any additional burden on users of this category. Obviously, JNPT does not anticipate additional income on account of reduction in free dwell time of transshipment containers.
- (c). Differential free dwell time of 30 days for loaded transshipment containers and 15 days for empty transshipment containers have been prescribed in the existing arrangement. To a query in this regard, JNPT has proposed 10 free days for empty transshipment containers at par with the free dwell time proposed for loaded transshipment containers, which is approved.
- (x). (a). As brought out earlier, the total storage income estimated to accrue to the port during the years 2007-08 and 2008-09 works out to around Rs.2235 lakhs. JNPT has conveyed an additional income of Rs.386.08 lakhs on account of the proposed reduction in free dwell time of ICD containers moved by road and moved by rail. This additional income works out to 17.27% as a percentage of the estimated total storage charges of Rs.2235 lakhs. This means that the estimated total storage charges have to be reduced by Rs.386.08 lakhs.
- (b). The estimated total storage income of Rs. 2235 lakhs is a product of the prescribed dwell time charges leviable on all the containers, including ICD containers. Considering the (then) estimated total storage income of Rs.2235 lakhs and the estimated additional storage income of around Rs.386 lakhs, all the tariff items prescribed in the existing schedule of dwell time charges for containers stored in the port premises may warrant a reduction of around 17%. In this regard, it has to be kept in view that the existing individual tariff items are not with reference to cost of providing the service or cost of the storage yard facility of the port but based on the overall position of the container handling activity at the terminal. That being so, there is a flow of cross-subsidisation between the sub-activities. It is, therefore, not appropriate to effect a reduction of 17% across all the tariff items relating to the schedule of dwell time charges for containers prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT without assessing the position in totality. In order to prescribe dwell time charges for the newly introduced slabs chargeable in respect of ICD containers moved by rail and road the charges applicable for the respective immediate chargeable slab period is reduced by 17% and made applicable.

- (xi). Significantly, the JNPT has now reported that neither there is diversion of container traffic from JNPT to the second private container terminal at JNPT nor any major decline in the traffic of the port after commencement of operations at the third container terminal, contrary to the position maintained by it in the estimate of container traffic during the last general revision of its tariff in September 2006. It may be recalled that the port had submitted at the time of the general revision of its tariff that it would face a decline in container traffic due to likely diversion of the traffic to the second container terminal. In terms of paragraph 16.3 of the Order dated 28 September 2006 passed by this Authority disposing of the proposal of the JNPT for general revision of Scale of Rates, the JNPT is required to furnish to this Authority the actual financial performance details in the format prescribed for filing tariff proposal along with its annual accounts and performance report for the year 2006-07 within 30 May 2007. This requirement is reiterated. If JNPT fails to provide such information immediately, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of JNPT after giving sufficient opportunity of being heard to JNPT. The additional income accrued due to reduction in dwell time approved now will be fully considered in such review.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Scale of Rates of JNPT is amended by suitably inserting the following provisions under serial number 3, 5, 6 and 7 of Section 3.3.3 – dwell time charges for containers stored in the port premises.

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in US \$)		Rate per container per day or part thereof (in Rs.)	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
3	ICD Import & Export loaded – moved by road First 3 days 4 – 7 days	Free 2.2928	Free 4.5856	Free 100	Free 200
5	ICD Import & Export loaded or empty – moved by rail First 7 days 8 – 15 days	Free 2.0177	Free 4.0354	Free 88	Free 176
6	Transshipment – loaded First 10 days 11 – 45 days	Free 2.7625	Free 5.525	Free 121	Free 241
7	Transshipment – Empty First 10 days 11 – 30 days	Free 2.7625	Free 2.7625	Free 121	Free 121

11.2. The amendments to the Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007-Exty.]